# Der Bodensee im völkerrecht ...

Waldemar Hoenninger

# Der Bodensee im Völkerrecht.

Inaugural-Dissertation

zur

**Erlangung der Doktorwürde**

der

hohen juristischen Fakultät der Ruprecht-Karls-
Universität zu Heidelberg

vorgelegt von

Rechtspraktikant **Waldemar Hoenninger.**

Referent: Professor Dr. Anschütz.



**Heidelberg.**
Heidelberger Verlagsanstalt und Druckerei (Hörning & Berkenbusch).
**1906.**

# Bemerkung.

Der Titel der Dissertation lautet eigentlich: „Der Bodensee im internationalen — und im badischen Landesrecht.“ Mit Genehmigung der hohen juristischen Fakultät Heidelberg wurde dem Verfasser gestattet, nur den ersten Teil der Arbeit — Der Bodensee im internationalen — Völkerrecht — dem Druck zu übergeben.

Der Verfasser.

*Der Mutter gewidmet.*

# Inhalt:

**I. Der Bodensee als Objekt des öffentlichen Rechts . . . . 7**
**II. Der Bodensee im Völkerrecht . . . . . . . . 9**
1. Die heutige Staatenkonstellation am Bodensee . 9
2. Allgemeine völkerrechtliche Begriffe . . . 13
α. Grenzen . . . . . . . . . . 13
β. Condominium . . . . . . . . . . 14
γ. Gebietshoheit . . . . . . . . . . 15
δ. Grenzflüsse und Binnenseen im Völkerrecht . . . 16
3. Die Theorien über die Rechtsverhältnisse am Bodensee . . . . . . . . . . 18
a) Die Meerestheorie . . . . . . . . 18
b) Die Condominatstheorie . . . . . . . 19
c) Die Flußseetheorie . . . . . . . . 31
d) Die modifizierte Flußseetheorie oder Bodenseetheorie und ihre Konsequenzen . . . . . . . . . 31
e) Würdigung der Theorien . . . . . . . 34
f) Schlichtung von Streitigkeiten zwischen I. den deutschen Einzelstaaten und II. den Großstaaten . . . . . 35
g) Comitas gentium am See . . . . . . . . 36
4. Die internationale Gesetzgebung über den Bodensee (Anhang) . . . . . . . . . . 38
a) Der Grenzvertrag von 1879 . . . . . . . 38
b) Die internationale Schiffahrts- und Hafenakte von 1867 . 83
c) Die Verordnung über Beurkundung der Geburts- und Sterbefälle auf dem Bodensee . . . . . . 91
d) Das Fischereiabkommen der Uferstaaten . . . . 91

# Literatur.


| | |
|---|---|
| David: | Geographie. |
| Berghaus: | Deutschland vor hundert Jahren. |
| Dernburg: | Pandekten. |
| Rettich: | Die völker- und staatsrechtlichen Verhältnisse des Bodensees. |
| Seydel: | Bayerisches Staatsrecht. |
| Sarwey: | Württembergisches Staatsrecht. |
| Wielandt: | Badisches Staatsrecht. |
| Caratheodory&Stoeck: | im Handbuch des Völkerrechts Bd. II S. 380 u. 517. |
| Gaupp: | Württembergisches Staatsrecht. |
| Blumer-Morel: | Schweizerisches Bundesstaatsrecht Bd. III S. 374. |
| von Martitz: | Annalen des deutschen Reiches 1885 S. 278. |
| Otto Mayer: | Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, Art. Binnenseen. |
| Georg Mayer: | Staatsrecht und Verwaltungsrecht. |
| Ullmann: | Völkerrecht S. 184. |
| Ulbrich: | Oesterreichisches Staatsrecht und österreichisches Wörterbuch der Staatswissenschaften. |
| Laband: | Staatsrecht. |
| von Liszt: | Völkerrecht. |
| Buchenberger: | Fischereirecht. |
| Näf: | Wasserrecht. |
| Schenkel: | Wasserrecht. |
| Bad. Ges.- u. Verordn.-Bl. | vom Jahre 1855, 1863, 1864, 1868, 1876, 1879, 1880, 1883, 1887, 1888, 1892, 1893, 1898. |

# Der Bodensee im Völkerrecht.

## I. Der Bodensee als Objekt des öffentlichen Rechts.

Schon die Römer sahen Flüsse und Seen als nicht in die Rechtssphäre des Privatrechts gehörig an. Sie zählten sie unter die res extra commercium. Genau genommen waren die Flüsse und die durch sie gebildeten Seen res omnium communes, d. h. Dinge, die der menschlichen Herrschaft unerreichbar waren.

§ 1. Der Institutionen de rer. div. § 1 sagt darüber: Et quidem naturali iure communia omnium sunt haec: aër aqua profluens et mare et per hoc litora maris.

§ 2. Flumina autem omnia et portus publica sunt, ideoque jus piscandi onmibus commune est in portu fluminibusque.

Unter öffentlichen Flüssen verstanden die Römer solche, welche das ganze Jahr hindurch flossen; alles Andere waren Privatflüsse.

Auch das deutsche Recht des Mittelalters unterschied zwischen öffentlichen und nicht öffentlichen Gewässern. Die Unterscheidung deckt sich jedoch nicht mit der gleichnamigen des römischen Rechts.

Als öffentliche Gewässer galten die stromweise fliessenden; sie unterlagen dem Gemeingebrauche; insbesondere stand die Schiffahrt und Fischerei in denselben jedermann frei. Indes wurden sie nach Entwicklung der Regalität den königlichen Regalien zugerechnet und als Moment für die Oeffentlichkeit die Schiffbarkeit angesehen. Die nicht öffentlichen Gewässer bildeten entweder einen Bestandteil der gemeinen Mark oder befanden sich im Privatbesitze.

Im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts ist das Prinzip der Regalität in Bezug auf das Wasser aufgegeben, die grundherrlichen Rechte an denselben sind beseitigt oder abgelöst worden. Die Rechte, die dem Staate über das Wasser zustehen, erscheinen jetzt als Ausfluss der Staatshoheit, sie sind daher nicht fiskalische, sondern öffentlich rechtliche Befugnisse.

Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts hat sich allmählich in den einzelnen Staaten eine rege Verwaltungstätigkeit entwickelt, die ihren Niederschlag in gesetzlichen Bestimmungen fand. Mehrere deutsche Staaten, darunter auch Baden, haben die Gewässer zum Gegenstand einer umfassenden Gesetzgebung gemacht, die als vorläufig abgeschlossen gelten darf. Wie das Mittelalter, so unterscheidet auch die Neuzeit öffentliche, das sind die schiffbaren und flossbaren, und Privatgewässer. Die Verhältnisse derjenigen Landseen, welche einen Durchgang besitzen, entbehren bis jetzt einer eingehenden gesetzlichen Regelung. Im Zweifel sind die Grundsätze über Flüsse analog anzuwenden.

Danach ist also der Bodensee, weil schiffbar, ein öffentliches Gewässer und deshalb den Grundsätzen des öffentlichen Rechts unterworfen.

Speziell interessant beim Bodensee ist die Tatsache, dass er nicht in das Gebiet eines Einzelstaats einzureihen ist, sondern sechs Staaten an ihn angrenzen und ihn wenigstens zum Teil in ihrer Interessensphäre liegend betrachten. Dadurch spielt der Bodensee nicht nur im Verwaltungsrecht, sondern auch im Völkerrecht eine Rolle, die keinem andern Gewässer beschieden ist.

Die völkerrechtliche Frage ist heute mangels genauer gesetzlicher Regelung eine fast völlig theoretische. Die Verwaltungspraxis hat allerdings schon etwas einschneidende gesetzliche Regelungen getroffen, kraft deren man im Stande ist, sich ein Bild von der Hoheitssphäre der einzelnen in Frage kommenden Uferstaaten zu machen. Solange indessen

die Gesetzgebung nicht positiv vorgegangen ist, wird der Bodensee stets ein interessantes Streitobjekt im Völkerrecht bleiben!

---

## II. Der Bodensee im Völkerrecht.

### 1. Die Staatenkonstellation am Bodensee.

Die Gebiete von fünf, beziehungsweise von sechs Staaten werden gegenwärtig von den Wellen des „Schwäbischen Meeres“ bespült: Baden, Bayern, Württemberg, (Deuschland) die Kantone Thurgau und St. Gallen (Schweiz) und Oesterreich. Diese Staaten sind natürlich nicht gleichmässig beteiligt als Uferstaaten, sondern die 40 Stunden Umfang, die der lacus bodamicus hat, verteilen sich so, dass auf Baden 14 Stunden, auf die Schweiz 10 Stunden, auf Oesterreich 6 Stunden, auf Württemberg 5½ Stunden und auf Bayern 4½ Stunden kommen. Die oben erwähnte Staatenkonstellation datiert nicht von alters her, sondern ist ein Produkt der napoleonischen, der für Deutschland so schrecklichen Zeit.

Vordem gehörte das Gebiet um den See grossenteils Oesterreich, auch hatten einige Grafen und katholische Stifter z. B. das Hochstift Konstanz teil an demselben. Erst in den Jahren 1803—1815 hat sich die heutige Stellung der Uferstaaten und zwar folgendermassen gestaltet:

Was Baden angeht, so erhielt dessen Markgraf im Reichsdeputationshauptschluss von 1803 das Hochstift Konstanz — ohne die Stadt Konstanz — das Stift Petershausen, die Insel Reichenau, die Stadt Ueberlingen, damals freie Reichsstadt, nachdem er im Separatfrieden zwischen Baden und Frankreich vom 22. August 1796 und im Lüneviller Frieden vom 9. Februar 1801 alle linksrheinischen Gebiete an Frankreich hatte abtreten müssen.

Was das Hochstift Konstanz angeht, so hatte es seine Lande und Güter, solange sie zum Deutschen Reich gehörten, in Oberschwaben längs des Bodensees. Zu diesem Stift

gehörten die Stadt Meersburg oder Mörsburg, ehemalige Bischofsstadt, Markdorf, Insel Reichenau und anderes mehr.

Weitere Gebietserweiterungen erfolgten durch den Pressburger Frieden vom 26. Dezember 1805. Hier bekam Baden den Breisgau und am Bodensee die Stadt Konstanz und die Insel Mainau, beides von Oesterreich. Konstanz war anfangs freie Reichsstadt, wurde aber wegen ihres Abfalles vom katholischen Glauben 1550 in die Acht erklärt und stand bis 1805 unter Oesterreich. Die Insel Mainau gehörte dem Deutschen Orden.

Durch die Rheinbundsakte vom 12. Juli 1806 und schliesslich durch Verträge und den Frankfurter Territorialrezess von 1819 kamen die übrigen Städte und Dörfer am Bodensee, die heute noch badisch sind, an Baden. Der Artikel 24 der Rheinbundsakte verfügte über die badische Einverleibung folgendes: Es soll regieren;

S. D. der Grossherzog von Baden: über das Fürstentum Fürstenberg, mit Ausnahme der Herrschaften Gundelfingen, Stenfra, Trachtelfingen, Jungenau und desjenigen Teils der Herrschaft Möskirch, welcher auf dem linken Ufer der Donau liegt; über die Herrschaft Hagenau, die Grafschaft Thengen, die Landgrafschaft Kletgau, die Aemter Neidenau und Billigheim, das Fürstentum Leiningen, die Besitzungen des Fürsten und der Grafen von Löwenstein-Wertheim, welche auf dem linken Mainufer liegen (mit Ausnahme der Grafschaft Löwenstein des Teils von Linnburg-Gaildorf, welcher den Grafen von Löwenstein gehört und der Herrschaften Heubach, Breuberg und Habizheim und endlich über die Besitzungen des Fürsten von Salm-Reifferscheid-Krautheim auf der Nordseite der Jagst“.

Das Gebiet Württembergs am See repräsentiert die Stadt Friedrichshafen, ehemals Buchhorn genannt, und ihre Umgebung. Es war eine freie Reichsstadt und erhielt unter Friedrich I. von Württemberg den Namen Friedrichshafen. 1803 fiel es an Bayern und wurde 1810 an Württemberg abgetreten.

In demselben Jahre 1810 fiel auch Langenargen, die ehemalige gräflich Montfortsche Herrschaft, an Württemberg, nachdem es zuerst von Oesterreich 1805 an Bayern abgetreten worden war.

Bayern erweiterte im Jahre 1805 sein Gebiet bis an den See. In diesem Jahr fiel Lindau mit seiner Umgebung — ehemals freie deutsche Reichsstadt —, dann Eigentum des Fürsten von Bretzenheim, dann österreichisch, an Bayern. Zum Gebiete Lindau's gehören namentlich die Dörfer: Aeschach, Rickenbach, Reitnau, Schönau und Heimesrenten.

Was das Oesterreichische Territorium am See betrifft, so gehörte Bregenz mit Umgebung seit dem Jahre 1441 und 1525 diesem Staate, der es durch Kauf von den damaligen Grafen erwarb.

Der österreichische Besitz ist der älteste am lacus Brigantinus.

Schliesslich kämen noch die beiden Kantone Thurgau und St. Gallen in Frage.

Der Kanton Thurgau ist als solcher erst 1803 entstanden. Sein heutiges Gebiet gehörte teils dem Bischof von Konstanz und anderen geistlichen Gerichtsherren, teils den acht alten Orten: Bern, Glarus, Luzern, Schwyz, Unterwalden, Uri, Zug, Zürich, denen das Thurgau 1460 von dem Erzherzog Siegmund von Oesterreich abgetreten wurde. Zu diesem Kanton gehören folgende Städte am Obersee: Arbon, Romanshorn, Kreuzlingen.

Der Kanton St. Gallen setzt sich zusammen aus dem ehemaligen im 7ten Jahrhundert von Gallus, dem Schüler Columbaus, gegründeten Stift St. Gallen und der Stadt St. Gallen. Beide waren früher getrennt und wurden nachdem sie 1798 verbunden waren, Mitglied der Eidgenossenschaft.

Dieser Kanton hat am Bodensee bezw. Rhein die Städte Rorschach und Rheineck und andere mehr. —

Es ist nun in Bezug auf die Rechtsverhältnisse am Bodensee von ausserordentlicher Bedeutung zu wissen, wie die Staatenkonstellation an seinen Ufern allmählich zu stande gekommen ist. Es lässt sich, wenigstens historisch, dann

einigermassen erschliessen, wie wohl, je nach der Beteiligung der Staaten oder Fürsten oder Stifter oder Städte, die ihre Gebiete am See hatten, die rechtlichen Verhältnisse daselbst waren. Es ist klar, dass zur Zeit der Pfahlbauer und noch viel später, also zu einer staatenlosen Zeit, wenigstens im Sinne des Völkerrechts, viel einfachere Verhältnisse geherrscht haben, als heutzutage. Damals war der See zweifellos frei wie das Meer; denn niemand war im stande zu behaupten oder zu beweisen, dass er dauernd die Herrschaft am See behaupten könnte. Und erst später, als sich Grafschaften, Städte und Stifter zu Staaten verdichteten, erst da konnte von condominium, erst da von geteilter Herrschaft die Rede sein. Denn condominium im völkerrechtlichen Sinn kann nur unter Staaten als Subjekten gedacht werden und auch eine geteilte Gebietshoheit setzt in praxi Staaten als Subjekte voraus, weil nur sie in der Lage sind, auf die Dauer — man sagt ja sie seien ewig — Hoheitsrechte auszuüben. Diese beiden letzteren Rechtsverhältnisse gehören ganz gewiss einer späteren, juristisch höher stehenden Periode an.

Eine Zeit lang war der Bodensee fast in seiner ganzen Ausdehnung österreichisches Gebiet. Und man könnte vielleicht von einer Hegemonie einer Art Ober- und Vorherrschaft Oesterreichs am Bodensee sprechen. Erst um die Wende des achtzehnten Jahrhunderts, im Anfange des Neunzehnten, wurden die Besitzungen Oesterreichs auseinandergesprengt und verschwanden in einzelnen kleineren Staaten.

Ein condominium könnte historisch vielleicht so erklärt werden, dass Oesterreich, nach den Gebietsveränderungen, an einer Gesamtherrschaft mit den andern Staaten Teil genommen hat. Und erst später, als die einzelnen Uferstaaten sich ihrer Rechte und Pflichten am See mehr und mehr bewusst wurden, scheint darauf hingearbeitet worden zu sein, besonders durch die nationale Gesetzgebung, den Teil der Wasserfläche, der vor dem territorialen Gebiet lag, in eigene Verwaltung und Aufsicht zu nehmen. Dafür spricht die ganze spätere Gesetzgebung.

Diese Ausführungen sind natürlich lediglich historische, ein anderes ist die juristische Beantwortung der Frage, über die Rechtsverhältnisse am Bodensee, was der Gegenstand unseres Themas ist.

Bevor wir auf dieses Thema speziell eingehen, ist es von Wichtigkeit, dass wir uns über einzelne völkerrechtliche Begriffe, die prinzipielle Bedeutung haben, äussern.

## 2. Einige allgemeine völkerrechtliche Begriffe, die für den Bodensee speziell von Bedeutung sind.

### α. Staatsgrenzen.

Im Wesen und Begriff des Staates liegt seine räumliche Begrenzung im Verhältnis zu andern Staaten.

Wanderstaaten gibt es im Völkerrecht nicht. Die rechtliche Bedeutung der Staatsgrenzen tritt in doppelter Richtung hervor:

Zunächst negativ als Machthindernis für die Betätigung eines Herrschaftswillens jenseits der Grenzen (zu Friedenszeiten), sodann positiv als anerkannte Machtbefugnis der Staatsgewalt innerhalb der Grenze.

Der Rechtsgrund der Staatsbegrenzung ist entweder identisch mit dem Rechtsgrunde des Gebietserwerbs (Okkupation) oder er entspricht dem Vorhandensein vertragsmässiger Vereinbarung (beides beim Bodensee nicht vorhanden). Als Grenze zu dienen, sind alle diejenigen Markzeichen der Trennung geeignet, welche entweder als geographisch gegebene anerkannt sind, oder sichtbar von Menschenhand errichtet oder unsichtbar durch mathematische Konstruktion wissenschaftlich geschaffen werden. Nationale, wirtschaftliche oder militärische Grenzen sind für das Völkerrecht ohne Belang.

Nach obigem unterscheidet man völkerrechtlich, natürliche, sichtbar künstliche und unsichtbar intellektuelle Grenzen. Nur letztere kommen für den Bodensee in Betracht. Zu bemerken ist noch, dass Staatsgrenzen zwischen einzelnen Mitgliederstaaten eines Bundesstaates keine völkerrechtliche Qualität besitzen.

Nach letzteren kann also völkerrechtlich eine Grenze zwischen Baden, Württemberg und Bayern oder zwischen den Kantonen Thurgau und St. Gallen nicht in Frage kommen.

Es handelt sich deshalb bei der Grenzregulierung des Bodenseegebiets nur um die Staaten: Deutschland, Schweiz und Oesterreich.

### β. Was ist Condominium?

Unter Condominium versteht man ein Gebiet oder Gebietsteil — Wasser oder Land — das zweien oder mehreren Staaten gemeinschaftlich gehört, pro indiviso. Eigentum pro partibus divisis, wie das von Preussen und Lippe an Lippstadt, ist geteiltes Eigentum, nicht Condominium.

Das Rechtsverhältnis des condominium ist römischen Ursprungs und jedenfalls nicht vor der Rezeption in Deutschland eingedrungen. Erst spät ist dieses Institut in das öffentliche Recht, speziell das Völkerrecht, übernommen worden. Man kann sagen leider; denn condominium pro indiviso ist nach Dernburg Miteigentum zu ideellen Anteilen. Da nun im Völkerrecht von Eigentum keine Rede ist, so kann es auch kein Miteigentum geben. Es ist überhaupt ein Wagnis, ein Rechtsverhältnis, das die Beziehungen von Person zu Person regelt, plötzlich auf Staaten analog anzuwenden.

Vor der Rezeption hat das deutsche Reich sicher kein condominium gekannt.

Das typisch deutschrechtliche Rechtsverhältnis mehrerer Miteigentümer ist die Gesamthandschaft.

Was nun den Inhalt des condominium angeht, so ist derselbe nach Dernburg — völkerrechtliche Bestimmungen darüber gibt es nicht — ungefähr folgender:

Miteigentum entsteht teils in Folge Gesellschaftsvertrags, teils ohne solchen. Das Miteigentum von Nichtgesellschaften zeigt das Institut in seiner einfachen Gestalt. Der hauptsächlichste Fall ist das Miteigentum der Miterben am Nachlasse eines Verstorbenen.

Die Genossen sind auf eine Quote beschränkt. Die Quoten können gleich oder ungleich sein. Geteilt ist nicht

die Sache, wie beim condominium pro diviso, sondern das Recht an der Sache; unmittelbar geteilt ist insbesondere das Recht eines jeden der Miteigentümer zur Veräusserung oder Verpfändung seiner Quote. Im Verhältnis zu den andern Genossen hat der Miteigentümer Anspruch auf einen Anteil am Fruchtertrag.

Auch die Erhaltung, die Veränderungen und Verbesserungen der Sache bedürfen der Zustimmung sämtlicher Genossen.

Jeder Miteigentümer kann durch Klage einseitig Teilung verlangen. Es ist dieses Rechtsverhältnis ein sehr unsicheres und meistens vorübergehendes.

### γ. Was ist Gebietshoheit?

Die Machtbefugnis der Staatsgewalt, innerhalb gewisser räumlicher Schranken zu gebieten, also die Oberherrschaft über alle innerhalb eines Gebietes befindlichen Personen und Sachen. Mit ihr darf das blosse Eigentumsrecht des jeweilig herrschenden persönlichen Inhabers oder Repräsentanten der Staatsgewalt nicht verwechselt werden. Der einzelne Herrscher steht in einer lösbaren Beziehung zum Staatsgebiet; er kann mit oder ohne Willen von ihr getrennt werden, ohne dass deswegen das Staatsgebiet aufhören müsste zu existieren. Die Staatsgewalt selbst, als einheitlich herrschender, organisierter Volkswille gedacht, kann von dem Staatsgebiet nicht völlig getrennt werden, ohne dass der Bestand des Staates selbst aufgehoben oder mindestens geteilt würde.

Der Gebietshoheit im Völkerrecht entspricht auf dem Gebiete des Privatrechts das Eigentum. Die Gebietshoheit geht aber entschieden weiter als dieses, was sich beispielsweise in der Enteignung zeigt, d. h. im Rechte der Staatsgewalt, den Eigentümer aus Gründen des allgemeinen Wohles seines Rechts zu entsetzen, freilich nur gegen eine angemessene Entschädigung.

Diese Ueberlegenheit der Gebietshoheit über das Eigentum ist aber nicht als ein dominium eminens zu betrachten,

d. h. als eine Ueberlegenheit des einen über das andere, sondern es ist eine Ueberlegenheit der höheren Rechtssphäre über die niedere, die Ueberlegenheit des öffentlichen Rechts über das Privatrecht.

Auch in Bezug auf den Bodensee kann völkerrechtlich, wie oben ausgeführt, von Eigentum nicht die Rede sein, höchstens staatsrechtlich. Der Staat kann in Beziehung auf eine Privatperson wohl Eigentümer sein, dann heisst er Fiskus, nicht aber Eigentümer andern Staaten gegenüber.

### δ. Die Grundsätze des Völkerrechts in Bezug auf Grenzflüsse und Grenzseen.

Das Völkerrecht hat schon früh über die Grenzen mehrerer, sei es von Flüssen, sei es von Seen bespülter Staaten Normen entwickelt. Von den Lehrern des Völkerrechts im 19. Jahrhundert möchte ich Bluntschli hier zitieren, dessen Grundsätze überall im Völkerrecht auch heute noch Anklang gefunden haben. Er sagt in seinem Buche über Völkerrecht (§ 298): „Bildet ein Fluss die Grenze (zweier Staaten) und ist derselbe nicht in den ausschliesslichen Besitz des einen Uferstaates gelangt, so wird im Zweifel angenommen, die Mitte des Flusses sei die Grenze. Bei schiffbaren Flüssen (also öffentlichen) wird im Zweifel der Talweg als Mitte angenommen.“ Bluntschli sagt weiter (§ 301):

Ebenso wird die Mitte eines Landsees als Grenze zwischen den entgegengesetzten Uferstaaten vermutet, wenn nicht durch Verträge oder Uebung eine andere Grenze bestimmt ist (dabei wird die freie Schiffahrt für beiderlei Uferbewohner als Regel anerkannt).“

(§ 316.) „Die Binnenseen gehören dem Staatsgebiet zu, von dem sie eingeschlossen werden. Liegen dieselben zwischen mehreren Staaten, so werden sie analog den Strömen behandelt. Abgesehen von besonderen Verträgen und Verhältnissen breitet jeder Uferstaat seine Staatshoheit am Ufer aus bis in die Mitte des Sees. Die Benutzung des Sees ist jedoch gemeinsam für die Schiffahrt aller Ufer-

bewohner und wo der See mit dem Meere in schiffbarer Verbindung steht, auch für die Schiffahrt aller Nationen."

Anmerkung: Die Binnenseen sind gewöhnlich nur ausgebreitete und infolge der Ausbreitung ruhig gewordene Flussbecken, daher ist das Flussrecht auch auf diese Seen analog anzuwenden.

Wie wir sehen, unterscheidet man bei Flüssen und Seen, an die mehrere Staaten angrenzen, zweierlei Rechtsverhältnisse: einmal die Hoheitsrechte, das analog des Eigentums im Privatrechte der Uferstaaten an der Wasserfläche, und dann die Benützung oder die Dienstbarkeiten der Wasserfläche.

Die Hoheitsrechte erstrecken sich bei Flüssen und bei Seen, die nur das Gebiet zweier Nachbarstaaten bespülen, bis in die Mitte des Sees und des Flusses. Ein praktisches Beispiel für Flüsse bietet der Rhein zwischen Konstanz und Basel, der zwischen Deutschland und der Schweiz hälftig geteilt ist, ein solches für Seen der Genfer See, der zur Hälfte der Gebietshoheit der Schweiz, zur Hälfte der Gebietshoheit von Frankreich untersteht.

Was wir bisher erörtert, gilt indessen im allgemeinen nur für solche Flüsse und Seen, die zwei Grenznachbarn haben. Viel schwieriger ist die Grenzregulierung bei Gewässern, wie der Bodensee, die drei und mehr Uferstaaten besitzen. Dies hat auch Bluntschli erkannt und sagt darüber (in einer Fussnote): „Eine Abgrenzung der Mittellinie ist freilich hier (bei Seen) noch schwieriger als auf Flüssen und man ist aus praktischen Gründen genötigt, eine konkurrierende Gewalt leichter zuzugestehen oder „die Nationalität der Schiffe zu berücksichtigen".

Auch Holzendorff lässt sich dahin vernehmen.

„Dieser Vorschlag (der Teilung) dürfte geographisch und politisch, wofern es sich (wie hier) um mehr als zwei Uferstaaten handelt (Bd. II S. 234) unmöglich sein."

Die Tatsache der schwierigen praktischen Grenzregulierung beim Bodensee ist der Ausgangspunkt des Streits über die Hoheitsrechte der Uferstaaten des Bodensees ge-

worden und mehrere Theorien sind im neunzehnten Jahrhundert entstanden, deren praktische Konsequenzen je nach dem, sei es mehr theoretischen, sei es mehr praktischen Standpunkt des Beurteilers, vollständig einander entgegengesetzt sind.

### 3. Die Theorien über die Hoheitsgrenzen der Uferstaaten.

a. Die Meerestheorie.

Der Bodensee ist ein Binnensee, ein Flußsee, und zwar ein gemeinsamer See, der durch den Rhein hauptsächlich, aber auch durch andere kleine Zuflüsse seine Nahrung erhält. Nichtsdestoweniger hat ein Gelehrter, es war Störk, die Ansicht ausgesprochen:

1. „Dass der Begriff des geschlossenen Meeres zur Zeit in Europa und Amerika innerhalb des Friedensrechts eine praktische Bedeutung nicht besitzt."
2. „Dass die von einigen Autoren versuchte Uebertragung des für sogen. konventionelle Flüsse herrschend gewordenen Rechtssystems, und seine analoge Ausdehnung auf die von mehreren Staaten umgebenen Meeresteile mit Zugängen, welche innerhalb der Küstengewässer eines Staates liegen, keineswegs selbstverständlich und sicherlich nicht auf rein literarischen Wege vollziehbar ist."

Diese Theorie hat zweifellos einmal zu Recht bestanden, zu einer Zeit, da von Staaten noch nicht die Rede war. Zur Zeit der Pfahlbauer und noch viel, viel später war der See frei, wie das Meer; ein jeder konnte schalten und walten nach Gutdünken. Wer wollte auch in jener Zeit Hoheitsrechte beanspruchen, wer wäre im Stande gewesen, den See physisch dauernd zu beherrschen?

Es besass damals der See das Charakteristikum des Meeres: die dauernde physische Unbeherrschbarkeit.

Aber heutzutage, wo gewaltige Staatswesen aus der Asche erbärmlicher Gemeinwesen emporgestiegen sind, ist dem Bodensee das Charakteristikum des Meeres verloren gegangen.

Heute ist er dauernd beherrschbar, Dank der Staatsgewalt, die man „ewig“, nennt, und der Mittel zu ihrer Verwirklichung, der Kanonen. Und mit vollem Recht sagt Rehm im W. d. St.:

„Dass hier ein Gegensatz zum Meere die physische Möglichkeit tatsächlicher Beherrschung vorhanden ist und die Uferstaaten daher mit Ausschluss anderer Staaten auf dem Bodensee gebieten.“

Diese Theorie ist unhaltbar und hat auch in der Wissenschaft keinen Anklang gefunden. Sie steht auch im Widerspruch mit den allgemeinen von uns erörterten Grundsätzen des Völkerrechts über Binnenseen und ist auch in der heutigen Praxis niemals zur Geltung gelangt.

### b. Die Condominatstheorie.

Diese Theorie wird noch heute verfochten. Rettich und Seydel haben ungefähr zu gleicher Zeit dieselbe aufgestellt, wenn auch beide von einem ganz andern Standpunkt ausgegangen sind. Hier sei nur noch einmal darauf hingewiesen, dass man unter condominium zweierlei verstehen kann: es gibt ein condominium pro indivisio, und von diesem wird hier die Rede sein, es bedeutet ideelle Mitherrschaft mehrerer an einer Sache und ein condominium prodiviso, dies bedeutet geteilte (reelle) Herrschaft mehrerer an einer Sache.

Rettichs Preisschrift „Die völker- und staatsrechtlichen Verhältnisse des Bodensees“ hat zweifellos grosse historische Bedeutung; dagegen wenig juristische. Gewaltiges historisches Material hat er herbeigetragen, um zu beweisen, dass der ganze Bodensee bis zur Linie, welche Wasser und Land — bezw. dessen Pertinenzen (Hafen- u. Badeanstalten) — scheidet, condominales Gebiet der Uferstaaten ist.

v. Martitz hat in den Annalen des deutschen Reichs die Theorie, besonders aber die juristischen Konstruktionsversuche Rettichs so gründlich zerstört, dass wir uns etwas kürzer fassen können.

Rettich sucht durch historische Beispiele (darunter auch Akten von Behörden), die er allerdings in seinem Sinn dreht und wendet, zu zeigen, dass alle Uferstaaten bis auf die Schweiz (!) zwar nicht vornherein aber später darin einig gewesen seien, dass der Bodensee ein condominium sei. Wer aber sorgsam das Material sichtet, sieht, dass die Beispiele gerade das Gegenteil von dem besagen, was ihm von Rettich aufoktroyiert wird.

Die historischen Tatsachen sind aus der badischen, württembergischen, bayerischen, österreichischen und schweizerischen Geschichte entnommen. Wir können uns versagen, Beispiele anzuführen. Rettich selbst muss zugeben, dass bis zum Anfange des neunzehnten Jahrhunderts — also bis zu den grossen Staatsumwälzungen — die allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätze über Binnenseen in der Uebung zwischen Deutschland und der Eidgenossenschaft ausdrückliche Anerkennung gefunden haben. Er muss zugeben, dass tatsächlich eine intellektuell fixierte Grenze auf dem Bodensee bestanden hat und dass eben diese Grenze im allgemeinen entlang der Mittellinie der Wasserfläche gelaufen sei und dass ferner auf eben diesen getrennten Seerevieren die einzelnen Mächte eine ausschliessende Jurisaktion beansprucht und geübt und von den Nachbarn insurgierte Hoheitsakte als völkerrechtliche Gebietsverletzungen qualifiziert hätten.

Nun behauptet aber Rettich, dass die Regel der Teilung nach 1800 ausser Kraft gesetzt worden sei, durch je einseitigen stillschweigenden Verzicht der neuen Uferstaaten, der alte Rechtszustand sei durch einen neuen ersetzt und dieser Verzicht sei nicht exprenis verbis, sondern stillschweigend, nicht kollektiv, sondern separatim, unabhängig von einander und zu verschiedenen Terminen erfolgt.

Völkerrechtlich betrachtet, und darum handelt es sich hier, krankt aber der Verzicht — angenommen, dass er wirklich existierte — an einer wesentlichen Voraussetzung. Der Verzicht im Völkerrecht muss nach allgemeiner Ansicht ein ausdrücklicher sein.

Holtzendorf sagt: „Einseitige Gebietsverluste ohne entsprechenden Uebergang auf neue Bewerber kann nur vermittelt werden durch physischen Untergang von Gebietsstücken oder durch Dereliktion oder ausdrückliche Verzichtleistung."

Nicht zu verwechseln mit Verzicht ist Dereliktion. Diese kann eine dauernde oder bloss vorübergehende sein. Dies ist nicht immer genau zu ermitteln und es gilt im Völkerrecht der Grundsatz, dass bei längerer Nichtbestätigung der Gebietshoheit auf einer Land- oder Wasserfläche die Vermutung für Dereliktion vorhanden ist. (Dies scheint Rettich zu verwechseln.)

Ein einseitiger Verzicht auf Gebietshoheit im Völkerrecht ist aber auch insofern praktisch undenkbar, als dadurch ein territorium nullius, geradezu ein internationales Verbrecherasyl, entstehen würde, weil durch den Verzicht der Hoheitsrechte, damit auch die Staatsgewalt irrelevant würde.

Martitz sagt hierzu: „Der Verzichtende würde nach wie vor für das, was auf dem von ihm preisgegebenen Landstrich passiert, völkerrechtlich haftbar sein. Gebietshoheit ist, wie alle staatliche Gewalt, nicht bloss Recht, sondern auch Pflicht. Jeder Staat ist bei Vermeidung der Intervention, allen anderen Staaten dafür verantwortlich, dass innerhalb seiner einmal bestehenden Grenzen Ordnung und Rechtssicherheit besteht. Auf Rechtspflichten kann man niemals verzichten. Gebietsteile kann der Staat nicht ins Freie fallen lassen."

Abgesehen davon ist aber der Beweis für stattgefundene Verzichte der Uferstaaten auf früher besessene Rechte nicht im entferntesten geführt worden.

Dieser Konstruktionsversuch Rettich's ist also vollständig gescheitert. Durch Verzicht auf Hoheitsrechte kommt kein condominium zu stande. Vielmehr kann ganz allgemein ein condominium nur entstehen durch Gewohnheitsrecht, Vertrag oder Gesetz. Gewohnheitsrecht prägte aber das condominium nicht. Vor dem Jahre 1806 haben die Reichsstädte und Staaten soviel Wasserfläche für sich in Anspruch genommen,

als sie eben beaufsichtigen und verwalten konnten. Rettich erwähnt, dass besonders Lindau gewaltig seine Polypenarme ausgestreckt und weit über die Mitte des Sees hinaus die Wasserfläche für sich in Anspruch genommen habe, sodass man von einem „lindau'schen Seebezirke" reden konnte. Die Schweiz hat von jeher ausdrücklich Hoheitsrechte bis in die Mitte des Sees beansprucht. Diese Tatsache allein würde genügen, das condominium abzulehnen.

Nach dem Jahre 1806 (siehe Einleitung), also nachdem Baden, Württemberg und Bayern sein Gebiet bis an den Bodensee ausgedehnt hat, ist nichts an der früheren Rechtslage geändert worden.

Was die Verträge, besonders die internationalen Verträge, angeht, so spricht der einzige, der ein Grenzvertrag ist, sowohl gegen das condominium als gegen die Meerestheorie. Dieser Vertrag, der Reichsgesetz geworden ist, bestimmt, dass der Konstanzer Tritter ungefähr hälftig zwischen Baden bezw. Deutschland und der Schweiz geteilt ist. Dieses Abkommen wurde 1879 reichsgesetzlich ratifiziert und sanktioniert. Was sehr bezeichnend ist, ist die Tatsache, dass der Vertrag ohne Hinzuziehung von den anderen Uferstaaten geschlossen wurde. Wäre der Bodensee wirklich ein condominium, so hätte doch Oesterreich bei der Grenzregulierung auch ein Wort mitzusprechen gehabt, aber nichts ist geschehen. Stillschweigend hat Oesterreich dieser Vereinbarung seine Zustimmung gegeben. Dadurch, dass dieser Vertrag Reichsgesetz geworden ist, wurde das Wassergebiet des Bodensees im Konstanzer Tritter zur Hälfte deutsches Reichsgebiet und unterliegt also der deutschen Reichsgesetzgebung. Es kann also ohne Bundestag und Reichstag keine Verfügung über dieses Wassergebiet getroffen werden.

Auf diesen Grenzvertrag, über dessen Entstehung Rettich ausführlich berichtet, können wir etwas näher eingehen. Kurz wollen wir bemerken, dass das Objekt desselben — eben die Konstanzer Bucht — von alters her ein Zankapfel war, um den sich die Nachbar-Uferstaaten stritten. Schon im Jahre 1781 war der sogenannte Damianische Vertrag geschlossen

worden und dieser wurde 1878 erneuert und ergänzt. Dieser letztere wurde durch kaiserlichen Erlass vom 24. Juni 1879 für das deutsche Reich publiziert.

Zum Artikel 1 dieses Vertrags heisst es ausdrücklich: „Die Grenze zwischen beiden Staaten über den Strandboden und das Seegebiet südlich von Konstanz liegt in der gegenwärtigen Eigentumsgrenze von J. Butz und E. Eberle bis zu dem einspringenden Winkel der Seemauer und von da ab in der Richtung auf den südlichsten Punkt des nördlichen Ufers des Konstanzer Trichters bis zu dem Punkte, wo diese Richtungslinie mit der geraden Linie schneidet, welche von der Mitte des Turmes des Konstanzer Bahnhofgebäudes nach dem Mittelpunkt einer geraden zwischen dem vorgedachten Uferpunkte und der gegenüberliegenden Spitze des südlichen Ufers bei der oberen Bleiche gezogen wird. Von jenem Schnittpunkte bis zu diesem Mittelpunkte bildet im Tritter, die sie verbundene gerade Linie und von dem letzteren Punkt ab die Mitte desselben die Grenze.“

Der Inhalt dieses Vertrags ist einleuchtend. Er will an Stelle alter, verdunkelter Grenzen eine neue herstellen und das strittige Gebiet unter die angrenzenden Uferstaaten Baden und Thurgau so teilen, dass die dem Ufer vorliegende Seefläche jedem der Kontrahenten zur ausschliesslichen Hoheit angehören soll.

Dieser völkerrechtliche Staatsakt ist das bedeutendste Argument, das gegen die Kondominialstheorie spricht.

Martitz bemerkt zu diesem Vertrag: „Gehen wir auf seinen staatsrechtlichen Gehalt näher ein, so kann es doch keinem Zweifel unterliegen — wie denn auch bis auf die neuen Theorien des Bodenseekondominiats ein solcher Zweifel niemals aufgeworfen worden ist —, dass es sich darum gehandelt hat, den beiden Nachbarstaaten eine neue zweckmässigere Staatsgrenze an Stelle der verdunkelten und unzweckmässigen alten zuzuweisen.“

„Innerhalb der durch diese Linie zu Wasser und zu Lande ausgeworfenen Bezirke üben nunmehr beide Staaten, Baden und Thurgau, also der schweizerische Bundesstaat und das

deutsche Reich, in vertragsmässiger Anerkennung die souveräne Gebietshoheit mit allen ihren völkerrechtlichen Attributionen — selbstverständlich, soweit nicht das Dasein eines gemeinsamen Wasserlaufs die oben erwähnten, wenn ich so sagen darf, internationalen Legalservitute auferlegt — aus.“

Ein weiterer Vertrag, von grosser Wichtigkeit für den Bodensee, ist die internationale Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee von 1867 (siehe Anhang). Artikel 3 dieses Vertrags bestimmt:

„Die Bodenseeuferstaaten werden dafür Sorge tragen, und zwar jeder längs seiner Uferstrecke und auf dem dazu gehörigen Wassergebiete, dass nicht durch künstliche Anlagen, durch den Betrieb von Gewerbe oder sonstigen Unternehmungen der Schiffahrt Hindernisse bereitet werden“ und in Art. 24: „Die Nichtbefolgung der in gegenwärtiger Schiffahrts- und Hafenordnung gegebenen Vorschriften und die Uebertretung der darin ausgesprochenen Verbote wird . . . geahndet . . . von den Behörden und nach den Gesetzen desjenigen Landes, auf dessen Gebiet die strafbare Handlung begangen ist“ (ebenso Art. 25: Staatsgebiet der Uebertretung).

Es wird also in diesem Vertrag vorausgesetzt, dass jeder Uferstaat ein bestimmtes Gebiet verwaltet und beaufsichtigt.

Ein weiterer Vertrag besagt, dass die standesamtliche Behandlung der auf dem Bodensee eintretenden Geburts- und Sterbefälle, welche in der unmittelbaren Umgebung des Seeufers sich ereignen, durch den Standesbeamten des betreffenden Uferbezirks, die auf der Seefläche ausserhalb dieser unmittelbaren Umgebung sich ereigneten, durch den Standesbeamten desjenigen Bezirks beurkundet werden sollen, in welchem das Schiff oder Fahrzeug, auf dem sich der Fall ereignet oder von dem aus eine Leiche aufgenommen wird, seinen regelmässigen Standort hat, zugleich aber bestimmt, dass durch diese Verabredung „den Hoheitsverhältnissen auf dem Bodensee nicht präjudiziert sein soll.“

Die Fischereivereinbarung der Uferstaaten ist nur aus Zweckmässigkeitsrücksichten getroffen, um gleichartige Bestimmungen für den Fischfang unter den Uferstaaten zu er-

wirken. Interessant ist aber festzustellen, dass der badische Domänenärar seine Fischereirechte bis in die Mitte des Sees ausgedehnt wissen will! Das gleiche gilt von der Schweiz.

Nach alledem frägt man unwillkürlich, was spricht denn eigentlich für das condominium? Meines Erachtens nur die Tatsache, dass eben die Grenze nicht gesetzlich genau fixiert und geregelt ist; sonst gar nichts.

Wir werden nun auch die anderen Schriftsteller, die für das condominium sind, hören.

Seydel bespricht in seinem bayerischen Staatsrecht etwa in der Mitte von den Hoheitsrechten und sagt, dass im allgemeinen Hoheitsrechte über ein Gebiet nur ein Staat haben kann, als absolute Gewalt.

„Allerdings," so fährt Seydel fort, „scheint das Vorkommen sogenannter Condominaten dem zu widersprechen. Allein dieses normale Verhältnis mehrerer Herrscher zu einem Gebiete ist überhaupt nur haltbar, wenn entweder die Ausübung der Staatsgewalt real geteilt wird (condominium pro partibus divisis), oder wann die mehreren Mitherrscher eine einheitliche gemeinsame Ausübung der Staatsgewalt zu erzielen vermögen (condominium pro indiviso). Es muss also, wenn anderes der Condominat nicht Anarchie sein soll, trotz der Mehrheit der Herrscher die Einheitlichkeit der Staatsgewalt für das gemeinsame Gebiet gewahrt bleiben. Verhältnismässig am leichtesten lässt sich der Condominat bezüglich unbewohnter Gebietsteile aufrecht erhalten.

Ein solcher Condominat ist die gemeinsame Hoheit der Bodenseeuferstaaten über den Bodensee. Dieselbe ist eine Territorialhoheit über ein in keinem Privateigentum stehendes Gebiet. Nur im zivilrechtlichen Sinne (dagegen) ist der Bodensee res communis, im staatsrechtlichen Sinne dagegen ist er ein Territorialgewässer der sämtlichen Uferstaaten (condominium pro indiviso). Die Befugnis zur allgemeinen Benützung des Sees ist Folge jener zivilrechtlichen Eigenschaft desselben.

In staatsrechtlicher Beziehung dagegen kann letztere Eigenschaft keine Wirkung äussern. Staatliche Verfügungen, welche auf die Territorialhoheit sich gründen, können also für

den Bodensee nur in Gemässheit eines gemeinsamen Willensaktes aller Uferstaaten erlassen werden. Staatliche Anordnungen, welche sich auf die Personalhoheit stützen, kann dagegen jeder Staat für sich allein treffen. Die Grenze des Gebiets der Uferstaaten gegenüber dem gemeinsamen Gebiete wird mangels anderweitiger Festsetzung das Ufer sein.

Die Häfen gehören selbstverständlich zum Gebiet des betreffenden Uferstaates."

Wie wir sehen, hat auch Seydel nicht den allerkleinsten Beweis erbracht, dass der Bodensee condominium ist. Er hält ihn für ein condominium, warum, darüber gibt er keine Auskunft. Auffallend ist, dass Seydel die allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätze, dann die Verträge vollkommen ignoriert.

Sarwey sagt in Bezug auf den Bodensee als „internationales Verkehrsgebiet":

„Auf dieser Auffassung beruhen die Bekanntmachungen von Bayern vom 3. April 1880, von Württemberg vom 1. Juli 1880, von Baden vom 27. März 1880 betr. die standesamtliche Behandlung der auf dem Bodensee eintretenden Geburts- und Sterbefälle, worüber sich seinerzeit die Bodenseeuferstaaten, allerdings mit dem Z. 3 gemachten Vorbehalt verständigt haben, dass durch die Verabredungen in keiner Weise den Hoheitsverhältnissen auf dem Bodensee präjudiziert sein soll. Von Seiten der Schweiz wird, soviel bekannt, der oben vorgetragene Rechtssatz, welcher der Rechtsauffassung der übrigen Seeuferstaaten entspricht, nicht anerkannt, vielmehr unter Berufung darauf, dass ein Binnensee niemals internationales Verkehrsgebiet sein könnte, behauptet, die Staatshoheit auf dem Bodensee erstrecke sich bis in die Mitte desselben, also doch wohl der Wasserfläche. Für diese Art der Teilung lässt sich, abgesehen von der Unfindbarkeit dieser angeblichen Grenze, kaum irgend ein rechtlicher Anhaltspunkt behaupten, denn die römisch-rechtlichen Grundsätze von der insula in fluminata und vom alvens derelictus können doch unzweifelhaft auf eine den lebhaftesten Handelsverkehr verschiedener Staaten vermittelnde Wasserstrasse keine Anwendung finden. Die Ein-

wendung, dass ein Binnensee niemals internationales Verkehrsgebiet sein könne, scheint auf einer unrichtigen Auffassung dieses Satzes zu beruhen. Allerdings und unzweifelhaft ist der Bodensee nicht in dem Sinne, wie das offene Meer, internationales Verkehrsgebiet, dass jeder beliebige Staat, auch ein solcher, welcher kein Uferstaat ist, auf demselben gewisse Nutzungsrechte zum Zwecke der Schiffahrt, der Fischerei oder zu anderen Zwecken ausüben könnte. Aber internationales Verkehrsgebiet ist der Bodensee insofern, als die verschiedenen Bodenseeuferstaaten auf dem ganzen See gleiche Rechte beanspruchen und ausüben, ausgenommen die unmittelbare Umgebung des Seeufers. Dies schliesst einzelne Privatübereinkommen bezüglich der gegenseitigen Beziehungen zu einzelnen Teilen des Sees nicht aus, wie ein solches beispielsweise bezüglich der Seeteile bei Konstanz zwischen Baden und der Schweiz am 24. Juni 1879 abgeschlossen wurde.

Nur kann ein solches Uebereinkommen die übrigen Bodenseeuferstaaten nicht verpflichten, noch ihre Rechte beschränken.

Eine Teilung des Bodensees zwischen den Uferstaaten im Wege des Staatsvertrags wäre rechtlich möglich, dürfte jedoch kaum einen Nutzen haben." —

S a r w e y nennt den Bodensee „internationales Verkehrsgebiet." Indessen meint er damit nichts anderes, als condominium.

Eine Teilung der Hoheit der Uferstaaten durch Halbierung des Sees scheint S a r w e y etwas geradezu Unglaubliches zu sein. Und doch ist es das nächste, an das man denken muss. Dass die Uferstaaten auf dem ganzen Bodensee gleiche Rechte beanspruchen, ist insofern unrichtig, als die gleichen Rechte n u r in Bezug auf den Teil der Wasserfläche, der vor ihrem territorialen Besitz liegt, von den Staaten in Anspruch genommen werden. Zum Beispiel würde sich niemals Baden für berechtigt halten, in der Hoheitssphäre der Schweiz Fischereirechte zu beanspruchen. Dass der Vertrag von 1879 zwischen Deutschland und der Schweiz ein Privatabkommen sei, ist eine ungeheuerliche Behauptung. Dieses Abkommen ist auf alle

Fälle ein öffentlich rechtliches. Ein Privatübereinkommen bedarf keiner reichsgesetzlichen Regelung.

Abgesehen von alldem bringt auch Sarwey keinen einzigen Grund vor, der für ein condominium sprechen würde.

Schliesslich noch Caratheodory. Derselbe sagt folgendes:

„Der Bodensee ist gegenwärtig von fünf Staaten umschlossen: Baden, Württemberg, Bayern, der Schweiz und Oesterreich-Ungarn. Diese Uferstaaten üben auf dem See die nämlichen Befugnisse in vollkommener Gleichberechtigung; kein Gewaltakt störte bisher die seit Jahrhunderten zu Recht bestehende Ordnung der Dinge. Hie und da traten ehrgeizige Bestrebungen zu Tage; gleichwohl wurde niemals seitens der Uferstaaten eine Suprematie irgend welcher Art über die Andern geübt und die zur Regelung der Schiffahrts- und Polizeiverhältnisse zwischen den Uferstaaten geschlossenen Konventionen verletzten niemals das an dem See bestehende Condominium pro indiviso.

Bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts beanspruchte die Schweiz Jurisdictionsrechte bis zur Mitte des Sees auf die Länge seiner Uferausdehnung, anerkannte indessen schliesslich die Gemeinsamkeit des Besitzes. Oesterreich, Baden, Bayern, Württemberg befinden sich in der gleichen Lage. Demnach ist es gegenwärtig ausser Zweifel, dass der Bodensee in keiner Weise unter die Uferstaaten verteilt ist, deren Grenzen vielmehr durch die Uferlinie selbst, welche das Festland vom Wasser trennt, gebildet werden, und dass derselbe völkerrechtlich ein gemeinsames Besitztum aller bildet; nur die unmittelbare Umgebung der Ufer fällt als noch zu ihrem Gebiet gehörig in die Rechtssphäre der Uferstaaten.

In Friedenszeiten hat kein Uferstaat ohne vorgängige Zustimmung der übrigen das Recht, Festungen anzulegen oder solche militärisch zu besetzen; bricht dagegen ein Krieg aus, so kann jeder Uferstaat entsprechend dem Kriegsrechte, sowohl das gemeinsame Territorium als dasjenige, welches etwa unter gesamter Jurisdiktion des Gegners steht, okkupieren.

Falls indessen einer der Mitbesitzer neutral bleibt, während die übrigen sich im Kriegszustande befinden, ist die Neutralität dieses gemeinsamen Gebietes obligatorisch und muss daselbst die Rechtsstellung eines neutralen Staates zu gleichem Rechte an sich erfahren, wie auch die territorialen Befugnisse jedes der Mitbesitzer.

Es ist nun hier der Fall, dass einer der Uferstaaten, die Schweiz, unter dauernde Neutralitätsgarantie gestellt ist, demgemäss befindet sich der Bodensee von Rechtswegen, da er der Schweiz wie den übrigen Uferstaaten pro indiviso gehört, im Zustand dauernder Neutralität. Demzufolge könnte er nicht zum Gegenstande oder Mittel militärischer Operationen irgend welcher Art, sei es eines andern Staates, gemacht werden, ohne dass die Neutralität der Schweiz verletzt würde.

Die Zivil- und Verwaltungsverhältnisse auf dem See, die Zivilstandsverhältnisse, die fiskalischen Befugnisse, die Verfolgung von Straftaten, Fischerei-, Schiffahrts- und Polizeiwesen auf demselben bildeten die Gegenstände für eine Anzahl von Spezialkonventionen, deren neueste die internationale Konvention betreffend die Schiffahrts- und Hafenpolizei auf dem Bodensee, abgeschlossen zu Bregenz im Januar 1868 seitens sämtlicher Uferstaaten, in Kraft getreten am 1. März des gleichen Jahres, ist.

Art. 1 dieses Vertrags spricht aus, dass vorbehaltlich der Beobachtung der in demselben über die Personen- und Warenbeförderung getroffenen Bestimmungen die Schiffahrt für alle, also auch für die nicht am Ufer beteiligten Staaten, frei sein soll.

Gleichzeitig wurden, abgesehen von den durch gemeinsames Uebereinkommen eingeführten Abgaben durch diesen Vertrag, alle andern, wie Stapel- und Umschlagsrechte und Brückenzölle u. s. w., aufgehoben."

Caratheodory behauptet, dass die Schweiz bis zu Ende des letzten Jahrhunderts Jurisdiktionsrechte bis in die Mitte des Sees geltend gemacht, schliesslich aber die Gemein-

samkeit des Besitzes anerkannt habe. Diese Behauptung, die sogar weit über Rettichs Ansicht hinausgeht, müsste uns Caratheodory erst beweisen.

Diese Tatsache ist nicht richtig. Die Schweiz hat stets Hoheitsrechte bis in die Mitte des Sees beansprucht (vergl. Rettich). Auch Caratheodory ignoriert die allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätze, er ignoriert auch den wichtigen Grenzvertrag von 1879. Seine Folgerungen sind, weil auf falsche Basis beruhend, falsch. Eines mag richtig sein: Ist der Bodensee condominium, so ist er auch ganz neutrales Gebiet.

Auch Caratheodory bringt nicht einen einzigen Grund vor, der das condominium erklärt.

Wir haben gesehen, dass die Condominatstheorie den Grundsätzen des Völkerrechts gerade entgegengesetzt ist. Während das Völkerrecht bei gemeinsamen Flüssen und Seen Teilung der Gebietshoheit lehrt, ignoriert die Condominatstheorie dies vollständig und stellt den Grundsatz der gemeinsamen Hoheit der Uferstaaten auf. Ob mit Recht oder Unrecht, darüber haben wir uns schon des öfteren geäussert.

Die Vertreter dieser Theorie sind entweder, wie Rettich, über die allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts falsch unterrichtet oder sie ignorieren sie, wie Seydel, Sarwey und Caratheodory.

Die Konsequenzen der Condominatstheorie sind folgende:

1. Die Grenzen jedes Uferstaats reichen nur bis zum Rande des Wassers (Badeanstalten, Hafen etc. sind natürlich noch zum Landgebiet zu rechnen).
2. Der ganze Bodensee ist neutral, weil ein dauernd neutralisierter Staat (die Schweiz) Mitherrscher ist. Im Falle eines Krieges würde die Beförderung von Truppen, Waffen, Munition für eine Armee durch Bodenseefahrzeuge nicht nur eine Gebietsverletzung gegenüber den nicht kriegführenden Mitbesitzern, sondern auch ein Bruch der dauernden Neutralität der Schweiz bedeuten. Kriegsschiffe dürfen, falls ein condominium besteht, nur im Einverständnisse mit den übrigen Uferstaaten auf dem

Bodensee kreuzen. Dagegen wäre die Stationierung von Kriegsschiffen in den Häfen, die ja Landgebiet sind, zweifellos erlaubt; allerdings dürften diese Fahrzeuge weder im Frieden noch im Kriege aus dem Hafen auslaufen, da sonst die dauernde Neutralität der Schweiz verletzt würde.

3. Kein Uferstaat ist befugt, ohne Zustimmung der andern Condominaten, über das Wassergebiet Verfügungen zu treffen.

### c) Die Flusseetheorie.

Es bleibt nur noch die Flusseetheorie übrig. Sie ist spezifisch völkerrechtlich und besagt, dass Binnenseen, die von mehreren Staaten eingeschlossen sind, im Zweifel, wie Flüsse behandelt werden müssen. Praktisch ist dies beim Genfersee geworden, der hälftig zwischen Frankreich und der Schweiz geteilt ist (vergl. unter allgemeine völkerrechtliche Grundsätze. S. 13 ff.).

### d. Die modifizierte Flusseetheorie.

Die obige Theorie, die generell als die dem Völkerrecht am meisten entsprechende anzusehen ist, bedarf in diesem konkreten Falle des Bodensees einer Modifikation.

Es kommt in diesem Einzelfall vor allem darauf an, eine Theorie aufzustellen, die sowohl den Grundsätzen des Völkerrechts — also der Wissenschaft — als auch den Gepflogenheiten der Uferstaaten — also der Praxis — gerecht wird und die Aussicht hat, gegebenenfalls leicht verwirklicht werden zu können. Diesen Anforderungen aber entspricht keine der genannten Theorien, vielmehr genügt denselben nur die modifizierte Flusstheorie oder Bodenseetheorie.

Diese Theorie entspricht erstens den Regeln des Völkerrechts: sie verlangt, wie bei Flüssen, Teilung nach der Mitte, aber mit dem Unterschied, dass diese Teilung aus praktischen Rücksichten nicht ganz durchgeführt wird, das ist ihre Modifikation.

Zweitens aber entspricht diese Theorie der Praxis der Uferstaaten, die nur die ihrem Ufer vorliegenden Wassergebiete — also getrennt — ihrer Verwaltung und Aufsicht unterstellt haben. Ein Zusammenwirken der Staaten findet keineswegs statt, und hat nie stattgefunden.

Zwei Schriftsteller, Rehm und Otto Mayer, haben versucht, dieser Theorie gemäss eine Grenze auf dem Bodensee zu konstruieren.

Rehm sagt folgendes:

„So lässt sich die Hoheitsgrenze zwischen den Staaten dahin bestimmen, dass sie von der Seemitte der Konstanzer Bucht in der Mittellinie des Obersees nach Osten läuft und bei der Mündung der Leiblach (Grenzfluss zwischen Oesterreich und Bayern) endet.

Die nicht schweizerischen Seebezirke unterliegen also nicht der Neutralität. Das Seegebiet von Bayern, Württemberg und Baden ist Reichsland und unterliegt demgemäss den Bestimmungen der Reichsverfassung Art. 4 Ziffer 9 u. 54." —

Mit dieser Ansicht Rehms kann ich mich nicht befreunden. Sie ist ungemein willkürlich gezogen und entspricht weder der Theorie, die Teilung der Mitte nach verlangt, noch der Praxis. Ausserdem ist gar nicht zu sehen, wo das Hoheitsgebiet Oesterreichs liegt? Das wird vollkommen ignoriert.

Viel besser und zweifelsohne der Praxis vielleicht am nächsten kommend, ist die Grenzfestsetzung Otto Mayers. Er meint, dass zwar jedem Staate ein bestimmets Stück des Sees zukommt, dass zwischen den aneinandergrenzenden Staaten der Bodensee nach der Verlängerung der Grenzlinien (des Landes) geteilt ist und jeder Staat das an seinem Ufer liegende Stück See beherrsche, dass aber allerdings eine stufenweise Abnahme der Bestimmtheit des Machtgebietes besteht, je weiter dasselbe nach der Mitte des Sees verläuft, dass sich aber daraus mit Rücksicht auf die freundnachbarliche Gesinnung der beteiligten Staaten tatsächlich keine Schwierigkeiten ergeben.

So Otto Mayer. Man muss gestehen, dies kommt der Praxis vielleicht am nächsten — aber es schlägt der Theorie

— die Teilung der Mitte nach verlangt — direkt ins Gesicht. Das ist der Fehler dieser Konstruktion. Im Prinzip ist Verfasser mit Rehm insofern einverstanden, als dieser Teilung der Mitte nach verlangt, nur über die Art der Teilung ist Verfasser anderer Ansicht. Dagegen stehen die Ausführungen Otto Mayers mit den Grundsätzen des Völkerrechts nicht im Einklang. —

Die Ansicht des Verfassers ist nun die: Wenn auch die Grenzen zwischen den beteiligten nicht souveränen Einzelstaaten des Deutschen Reichs bezw. den Kantonen der Schweiz völkerrechtlich nicht bedeutungslos sind, so kann doch in erster Linie nur die Grenze zwischen den souveränen Staaten, d. h. Oesterreich einerseits und den beiden Bundesstaaten Deutschland und Schweiz andererseits in Betracht kommen.

Der Ueberlinger See ist nur deutsch, weil nur von deutschem Gebiet umrahmt.

Der Obersee aber ist der Mitte nach reell geteilt. Diese Mittellinie ist aber nicht ausgezogen zu denken, sondern sie schneidet sich — aus mathematisch-geographischen Gründen — mit einer Querlinie, die ich gezogen denke von der Mündung der Leiblach — dem Grenzflusse zwischen Oesterreich und Deutschland — bis zur Mündung des Rheins — dem Grenzflusse von Oesterreich und der Schweiz. Die Mitte dieser Querlinie wird von der Mittellinie getroffen. Dadurch werden drei Hoheitsbezirke ausgeschieden: der Norden ist deutsches, der Süden schweizerisches, der Osten österreichisches Hoheitsgebiet. (Siehe Zeichnung S. 36a.)

Die Folgen dieser Theorie sind:

1. Nur der schweizerische Teil des Sees ist dauernd neutralisiert, d. h. in praxi: deutsche Kriegsschiffe dürfen, ohne dass dadurch die dauernde Neutralität der Schweiz verletzt wird, innerhalb des deutschen Wassergebietes (bis zur Mitte) kreuzen.
2. Es bestehen gewisse völkerrechtliche Grundsätze:

   Das Wassergebiet darf kein Staat verringern.

   Die Schiffahrt auf dem Bodensee ist freigegeben nicht nur für die Uferseestaaten, sondern für alle Staaten.

Dampfer und Segelschiffe müssen gewissen Erfordernissen entsprechen. Fischereirechte hat jeder Staat bis zur Mitte des Sees.

3. Die Hoheitsrechte der Staaten äussern sich in ihrer Verwaltungs-, Aufsichts- und Veräusserungsbefugnis.

Noch einmal kurz zusammengefasst spricht für die modifizierte Flusseetheorie folgendes:

1. Allgemein völkerrechtliche Grundsätze (vgl. unter II 2. S.).
2. Der Grenzvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz von 1879.
3. Die internationale Schiffahrts- und Hafenordnung von 1867 (Art. 3 u. 24).
4. Die Verordnung über die Beurkundung der Geburts- und Sterbefälle. (Siehe Anhang Nr. 3.)
5. Die Fischereiübereinkunft der Uferstaaten von 1894.
6. Die Rechtsverhältnisse am See vor 1805, d. h. das Gewohnheitsrecht am Bodensee.

### e. Würdigung der Theorien.

Die erwähnten und erörterten Theorien stehen sich in mehrfacher Beziehung einander gegenüber.

1. Ganz allgemein genommen verhält sich das Condominium und die Meerestheorie zu den übrigen genannten Rechtsverhältnissen, wie die Ausnahme zur Regel.
2. In Bezug auf den Entstehungsgrund ist zu erwähnen, dass das condominium der Rechtssphäre des Privatrechts angehört und von dieser durch Analogie auf das öffentliche Recht — speziell Völkerrecht — übertragen wurde, während die übrigen Rechtsverhältnisse der Rechtssphäre des öffentlichen Rechts angehören.
3. In Bezug auf den Inhalt bindet das condominium die Kontrahenten; es darf nichts ohne Wissen und Willen der übrigen Condominanten geschehen; die übrigen Rechtsverhältnisse befreien die Beteiligten, jeder Kontrahent kann nach Gutdünken handeln, oder man kann

sagen, das Condominium verpflichtet, die übrigen Rechtsverhältnisse berechtigen die Beteiligten.

4. In praxi zeigt sich der Unterschied aber darin, dass das Rechtsverhältnis des condominium unklar, die andern aber klarer sind. Im Falle eines Krieges ist das Rechtsverhältnis der geteilten Gebietshoheit viel bestimmter als das verwickelte des condominium.

   Dieser Punkt könnte einmal in der Praxis von Bedeutung werden.

5. Gemeinschaftlich ist allen Rechtsverhältnissen das, dass sie ein freundschaftliches Verhältnis der beteiligten Staaten voraussetzen, wofern nicht immer Streit und Hader an der Tagesordnung sein sollen.

   Der eben gezogene Vergleich zwischen dem condominium einerseits und den übrigen Theorien andererseits spricht sicher nicht für das erstere.

### f. Schlichtung von Streitigkeiten zwischen I. den deutschen Einzelstaaten und II. den Grosstaaten.

I. Es könnte der Fall eintreten, dass zwischen den Staaten Baden, Württemberg und Bayern wegen ihrer Rechtsverhältnisse am Bodensee ein Streit entstände. Dieser wäre gegebenenfalls gemäss Art. 76 R. V. zu schlichten. Art. 76 d. R. V. besagt im Absatz 1:

„Streitigkeiten zwischen verschiedenen Bundesstaaten, sofern dieselben nicht privatrechtlicher Natur und daher von den kompetenten Gerichtsbehörden zu entscheiden sind, werden auf Anrufen des einen Teils von dem Bundesrate erledigt."

Drei Voraussetzungen sind zu erfüllen, wenn dieser Artikel der Reichsverfassung in Kraft treten soll:

1. ein Streit öffentlich-rechtlicher Natur;
2. der Streit muss zwischen zwei oder mehreren Bundesstaaten bestehen;
3. der eine Streitteil muss den Bundesrat anrufen.

ad 1. Als Streit öffentlich-rechtlicher Natur ist zu betrachten ein solcher über Hoheits-, Grenz-, Steuer-, Wasserrechte und Eisenbahnverhältnisse.

Privatrechtlicher Natur ist ein Streit zwischen Staaten insofern die Staaten als „Herren eines Vermögens" (Fiskus) in denselben verwickelt sind.

ad 2. Ein Streit zwischen zweien oder mehreren Bundesstaaten wäre in unserem Falle zwischen Baden, Württemberg und Bayern möglich.

ad 3. Ein Streitteil müsste den Bundesrat anrufen. Das will besagen, dass der Bundesrat ohne Anrufen keine Initiative hat, sich in Streitigkeiten einzumischen, und dass kein Dritter zur Anrufung befugt ist. —

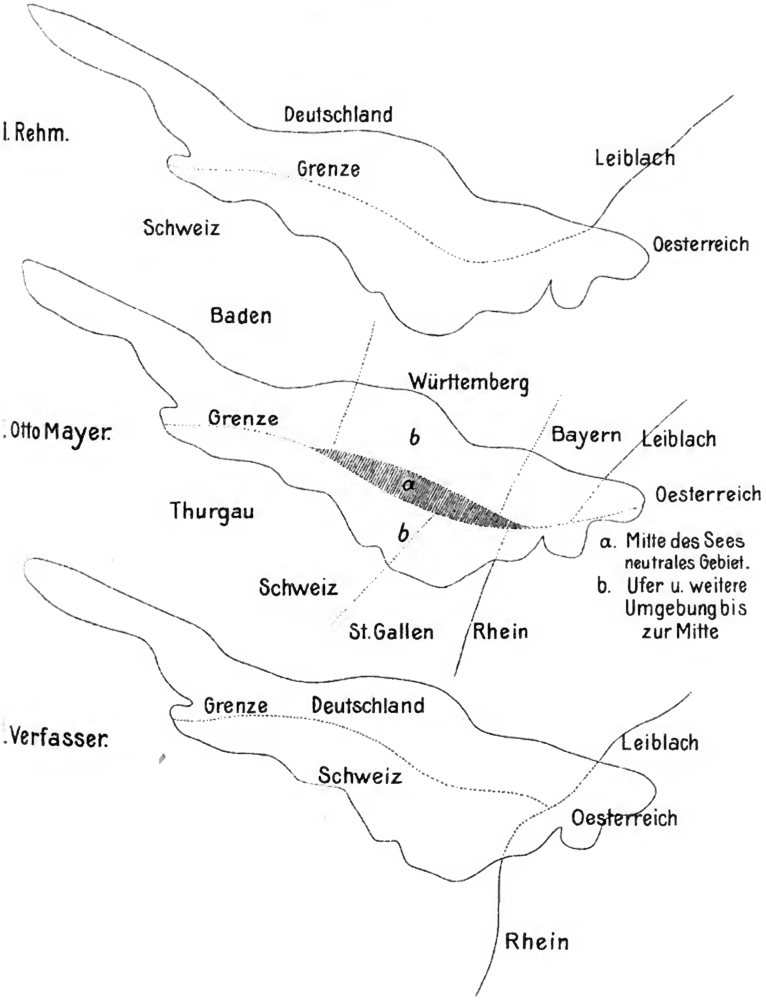
Das Verfahren ist dem Bundesrat freigegeben mangels gesetzlicher Vorschrift. Gewöhnlich wird das Reichsgericht zur Schlichtung beauftragt und seine Entscheidung gibt dem Urteil die Bedeutung einer bundesrechtlichen Endentscheidung, kraft Delegation, ganz ebenso, als ob der Bundesrat selbst den Spruch gefällt hätte.

II. Auch zwischen dem Deutschen Reiche, Oesterreich und der Schweiz sind Streitigkeiten denkbar. Diese wären im Gegensatz zu obigen, die staatsrechtlicher Natur sind, völkerrechtlicher Natur. Völkerrechtliche Streitigkeiten werden heutzutage meistens durch S c h i e d s g e r i c h t e erledigt, indem die streitenden Staaten sich dem Schiedsspruch eines gemeinsam beauftragten unbeteiligten Staates unterwerfen. Auch dies könnte sehr leicht praktisch werden. —

### g. Die comitas gentium am Bodensee.

Es ist bestritten worden, ob die comitas gentium, d. h. die internationalen Höflichkeits- und Freundschaftsbeziehungen in das Völkerrecht gehören. Wir glauben dies bejahen zu müssen. Wie wichtig ist heutzutage bei diesem internationalen Verkehr, wo die Entfernung zwischen den einzelnen Völkern fast keine Rolle mehr spielt, ein gutes Einvernehmen zwischen den einzelnen Völkern sowohl in politischer wie ganz besonders in wirtschaftlicher Hinsicht! —

Die Grenzfestsetzungen von: I. Rehm, II. Otto Mayer, III. vom Verfasser.
( Siehe S. 31. st. )



Speziell am Bodensee liegen die Verhältnisse in jeder Beziehung ausserordentlich günstig. Spricht doch alles, was an den Ufern des Sees wohnt, die deutsche Sprache. Mit Oesterreich sind wir verbündet, mit der Schweiz befreundet. Auch sonst wird am See grosser Wert darauf gelegt, gute Beziehungen zu erhalten; so finden des öfteren internationale Zusammenkünfte der Offiziere und Einjährigen der Bodenseeufergarnisonen statt — mit Ausnahme der Schweizer*) —, Tatsachen, die zur Genüge beweisen, dass ein kameradschaftlicher, freundlicher Ton in den höheren Schichten der internationalen Uferbevölkerung steckt und was hier, das gilt auch von der unteren Schichte.

Und wie in politischer Hinsicht, so steht es auch in wirtschaftlicher. Besonders lebhaft ist der Verkehr mit der Schweiz zu Land, mit Oesterreich zur See.

Wie immer aber auch das Rechtsverhältnis am Bodensee beschaffen sein mag, stets wird es eine courtoisie internationale, einen freundnachbarlichen Verkehr, voraussetzen.

Und in dieser Hinsicht sei dem Wunsche Ausdruck verliehen, dass bleiben möge, was lange war und heut noch ist: gutes Einvernehmen unter allen Bodenseeuferstaaten! —

*) Die Schweiz hat keine Garnisonstadt am Obersee.

# Anhang.

## Die internationale Gesetzgebung über den Bodensee.

### a) Grenzregulierung

zwischen Baden (bezw. Deutschland) und der Schweiz von 1878/1879.
G.- u. V.-Bl. S. 817.

**Bekanntmachung.**

Die Regulierung der Grenze bei Konstanz betr.

Nachdem zwischen Bevollmächtigten S. Kgl. Hoheit des Grossherzogs und des schweizerischen Bundesrats unter dem 28. April v. Js. zu Bern eine Uebereinkunft über die Regulierung der Grenze bei Konstanz abgeschlossen, auch Widerseits ratifiziert und der Austausch der Ratifikationsurkunde am 14. August d. Js. vollzogen worden ist, so wird infolge Allerhöchster Ermächtigung diese Uebereinkunft, welcher, soweit erforderlich, beide Kammern zugestimmt haben, unter dem Anfügen nachstehend öffentlich bekannt gemacht, dass dieselbe durch eine besondere zwischen dem deutschen Reiche und der Schweiz getroffene Vereinbarung vom 27. Juni d. Js. als für ersteres rechtsgiltig anerkannt worden und auch zu dieser Vereinbarung die beiderseitige Ratifikation sowie der Umtausch der betreffenden Urkunde erfolgt ist.

Karlsruhe, den 9. November 1879.

Grossh. Staatsministerium:

Turban.

Vd. von Stetten.

## Uebereinkunft
wegen
Regulierung der Grenze bei Konstanz.

---

Die Grossherzoglich Badische Regierung und der Schweizerische Bundesrat haben in der Absicht, die in Betreff der Grenze an und auf dem Bodensee bei Konstanz waltenden Anstände in freundnachbarlicher Weise auszugleichen und im Zusammenhange damit auch an einigen anderen Stellen den Grenzzug bei Konstanz in zweckmässiger Weise zu regulieren, Bevollmächtigte ernannt:

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Baden: den Geheimen Legationsrat Dr. Friedrich Hardeck in Karlsruhe und den Ministerialrat und Landeskommissar Karl Haas in Konstanz,

der Schweizerische Bundesrat: den Nationalrat Arnold Otto Aepli in St. Gallen, den Oberst Hermann Siegfried, Chef des eidgenössischen Staatsbureaus in Bern und den Regierungsrat Konrad Haffter in Frauenfeld,

welche nach gegenseitiger Mitteilung und Anerkennung ihrer Vollmachten und unter Vorbehalt der Ratifikation über folgende Punkte übereingekommen sind:

### Artikel 1.

Die Grenze zwischen beiden Staaten über den Strandboden und das Seegebiet südlich von Konstanz liegt in der gegenwärtigen Eigentumsgrenze von J. Butz und C. Eberle bis zu dem einspringenden Winkel der Seemauer und von da ab in der Richtung auf den südlichsten Punkt des nördlichen Ufers des Konstanzer Trichters bis zu dem Punkte, wo diese Richtungslinie auf der geraden Linie sich schneidet, welche von der Mitte des Turmes des Konstanzer Bahnhofgebäudes nach dem Mittelpunkte einer Geraden, zwischen dem vorgedachten Uferpunkte und der gegenüberliegenden Spitze des südlichen Ufers bei der oberen Bleiche gezogen wird. Von jenem Schnittpunkte bis zu diesem Mittelpunkte bildet im Trichter die zu verbindende gerade Linie und von dem letzteren Punkte ab in die Mitte derselben die Grenze.

### Artikel 2.

A. Von Seiten der Schweiz wird an Baden abgetreten und für die Zukunft der badischen Staatshoheit unterstellt:

1. Der östlich von dem in Artikel 1 erwähnten unter badische Hoheit fallenden Strandboden, westlich vom dermaligen schweizerischen Teile des Konstanzer Bahnhofs und südlich von der Privateigentumsgrenze zwischen J. Butz und C. Eberle eingeschlossene, zur

Zeit den Gebrüdern Ferdinand und Leopold Walser und J. Butz gehörige Streifen Landes;

2. Der Teil des Konstanzer Bahnhofs, welcher auf schweizerischem Gebiet westlich von dem bei Ziff. 1 dieses Artikels bezeichneten Bodenstreifen, nördlich von dem südlichen Rande der seewärts ziehenden neuen zollfreien Strasse und östlich von dem östlichen Rande der in der Richtung zwischen der neuen und der alten zollfreien Strasse planierten Querstrasse gelegen ist;

3. die Bestandteile der zur Zeit im Besitz badischer Angehöriger befindlichen Grundstücke, welche längs der Strecke zwischen den Grenzmarken 3 bis 5 auf schweizerischem Gebiet liegen und durch eine den Eigentumsgrenzen sich anschliessende Grenzlinie zum badischen Staatsgebiet geschlagen werden sollen.

4. Das zwischen den Grenzmarken 13 bis 19 liegende Areal, welches südlich durch den laut Uebereinkunft über die Regelung der Abflussverhältnisse des Schoder- und Saubachs vom 17. Juli 1876 vereinbarten Korrektionplan in gerader Linie herunterzuleitenden Saubach begrenzt werden soll.

B. Schweizerischerseits wird auf jede Entschädigung für die Einbussen an Staats- und Gemeindesteuern Verzicht geleistet, welche aus dieser Territorialabtretung sich ergeben.

### Artikel 3.

Dagegen übernimmt Baden folgende Verbindlichkeiten:

1. Von dem westlichen Endpunkte der in Artikel 2 A Ziffer 3 bestimmten Grenzlinie soll die Grenze künftighin längs der bestehenden Einfriedigung des Gartens des Bierbrauers Schmid bis zur Kreuzlinger Landstrasse und von da ab in gerader Linie über diese Strasse bis zu dem Punkte laufen, wo die Gerade zwischen den Grenzmarken 3 und 9 die Grenze zwischen der Strasse und dem Garten des Kaufmanns Rossat schneidet. Ferner soll in Zukunft zwischen den Marksteinen 12 und 13 die Grenze an dem östlichen Rande des zwischen denselben hinziehenden Strassenkörpers liegen.

Die durch die vorgedachten neuen Grenzlinien abgetrennten badischen Parzellen werden von Baden an die Schweiz zur Vereinigung mit dem Schweizerischen Staats- und Hoheitsgebiet und ohne Anspruch auf Entschädigung wegen Staats- und Gemeindesteuern abgetreten.

2. Die Grossherzogliche Badische Regierung anerkennt die zwischen der Thurgauischen Finanzverwaltung als Verkäuferin einesteils und C. Widmer-Hirzel in Kreuzlingen und Ferdin. Walser in Konstanz als Käufern andernteils unterm 10. März 1872 und 29. April 1873 abgeschlossenen Kaufverträge.

3. Baden übernimmt die Fürsorge für den Unterhalt der neuen zollfreien Strasse, insoweit derselbe dem Kanton Thurgau beziehungsweise der Gemeinde Kreuzlingen obliegt und die Strafe auf badisches Gebiet zu liegen kommt.

4. Badischerseits wird dafür gesorgt werden, dass der Beitrag, welchen die thurgauischen Gemeinden laut obenerwähnter Uebereinkunft vom 17. Juli 1876 zu den Kosten der Korrektion des Saubachs zu leisten hätten, denselben abgenommen werde.

Artikel 4.

Die zwischen der badischen Staatseisenbahnverwaltung und den den Bahnhof Konstanz benützenden schweizerischen Eisenbahngesellschaften abgeschlossenen schweizerischen Nordostbahn vom 3./24. April 1871 und der Vertrag zwischen der badischen Staatsbahn, der schweizerischen Nordostbahn und der Winterthur-Singen-Kreuzlinger Bahn vom 3. Juli 1874 bleiben vorbehalten.

Artikel 5.

Diese Uebereinkunft soll ratifiziert und die Auswechslung der Ratifikationsurkunden sobald als tunlich vorgenommen werden.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten die gegenwärtige Uebereinkunft unterschrieben und besiegelt.

So geschehen zu Bern, den achtundzwanzigsten April achtzehnhundertachtundsiebzig (den 28. April 1878).

| | |
|---|---|
| gez. Hardeck. | gez. A. O. Aepli. |
| „ Haas. | „ H. Siegfried. |
| | „ C. Haffter. |
| L. S. | L. S. |

---

Schluss-Protokoll.

Bei Unterzeichnung der Uebereinkunft wegen der Regulierung der Grenze bei Konstanz haben die beiderseitigen Bevollmächtigen für angenommen erachtet, in gegenwärtigem Protokoll nachfolgende Bestimmungen niederzulegen:

1.

Die Bevollmächtigten sind darin einverstanden, dass, soweit durch die Uebereinkunft neue Grenzlinien festgesetzt werden, nach der Ratifikation unter ihrer Mitwirkung und auf gemeinsame Kosten eine entsprechende Vermarkung vorzunehmen und ein Grenzbetrieb zu erstellen sein wird.

2.

Zu Artikel 1 und 2 A Ziff. 1 der Uebereinkunft, insoweit dadurch der Grenzzug zwischen dem einspringenden Winkel der Seemauer und der zollfreien Strasse bestimmt wird, war man darüber einig, dass derselbe in gerader Linie vor jenem Winkelpunkte zum gegenüberliegenden Biegungspunkte der zollfreien Strasse geführt werden soll, wenn bis zur Vornahme der Vermarkung eine entsprechende Veränderung der Eigentumsgrenze des C. Eberle erfolgt.

3.

Auch zu Artikel 2 A Ziff. 4 war man darüber einig, dass, falls die Stadtgemeinde Konstanz die in der dort genannten Uebereinkunft vorgesehene durchgreifende Korrektion des Saubachs bis zur Höhe der Grenzmark 22 ausführen will, die Grenze in die gerade Linie von Grenzmarke 13 nach Grenzmarke 22 verlegt werden soll. Vor der Ausführung der Korrektion zwischen den Grenzmarken 13 und 19, beziehungsweise 13 und 22, soll der Korrektionsplan den beiderseitigen Regierungen zur Genehmigung vorgelegt werden.

4.

Das gegenwärtige Protokoll soll gleiche Verbindlichkeit wie die Uebereinkunft haben und mit derselben ratifiziert werden beziehungsweise als ratifiziert gelten.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Protokoll unterschrieben und besiegelt.

So geschehen zu Bern, den achtundzwanzigsten April achtzehnhundertachtundsiebzig (den 28. April 1878).

| | |
|---|---|
| gez. Hardeck. | gez. A. O. Aepli. |
| „ Haas. | „ H. Siegfried. |
| | „ C Haffter. |
| L. S. | L. S. |

---

**b) Verordnung**

vom 20. September 1899.

Die Schiffahrt auf dem Bodensee betr.

Auf Grund der durch Allerhöchste Staatsministerialentschliessung vom 16. d. Mts. erteilten Ermächtigung wird zum Vollzuge der am 8. April 1899 in Konstanz zwischen Bevollmächtigten von Baden,

Bayern, Oesterreich, der Schweiz und von Württemberg getroffenen Vereinbarung im Einverständnis mit dem Ministerium des Grossh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten und dem Finanzministerium gemäss § 366 Ziff. 10 und § 367 Ziff. 5 des Reichsstrafgesetzbuchs und § 148 des Polizeistrafgesetzbuchs verordnet, was folgt:

I.

An Stelle der Artikel 2 Abs. 1 Satz 2 und Absatz 2 bis 4, Artikel 8, 9, 13 Absatz 2 bis 4, Artikel 14, 16, 17 Absatz 1 Satz 2 und 3 der Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 (Regierungsblatt 1868 Seite 215) treten folgende Bestimmungen:

## A. Belastung der Schiffe und Schiffsuntersuchung.

§ 1.

Kein Schiff darf derart belastet werden, dass es tiefer geht als die Linie, durch welche die grösste zulässige Eintauchung bezeichnet ist. Offene, d. h. nicht mit festem Deck versehene Schiffe müssen in dem Falle, dass die Schiffswand nicht mindestens 50 cm über die Wasserlinie hervorragt, mit sogenannten Windladen von solcher Höhe versehen werden, dass das Mass vom Wasserspiegel bis zur Oberkante der Windlade überall mindestens 50 cm beträgt.

Sofern die Ladung eines offenen Schiffes aus regelmässig geschichtetem, geschnittenem oder gespaltenem Weichholz besteht, kann die Anwendung der Windladen unterbleiben.

§ 2.

Bei der nach Artikel 6 der Bodensee-Schiffahrts- und Hafenordnung vorzunehmenden Untersuchung der Schiffe ist protokollarisch festzustellen:

1. in allen Fällen, ob das Schiff für seinen Zweck genügend stark und dauerhaft gebaut, gut abgedichtet und seiner Bestimmung entsprechend eingerichtet ist;

2. bei eisernen Schiffen insbesondere ob die Quer- und Längsversteifungen, sowie der Beplattung genügend, ob die Vernietung und die Verstemmung der Blechnähte sorgfältig ausgeführt und das Schiff hinreichend mit wasserdichten Schotten versehen ist;

3. bei Dampfschiffen ausserdem:

a) ob die Maschine in ihrem Bau, in ihrer Aufstellung und namentlich auch in ihrer Verbindung mit dem Schiffe derart beschaffen ist, dass sie eine andauernd sichere Tätigkeit erwarten lässt,

sowie ob die Maschinenkammer hinreichend Raum bietet, damit der Dienst bei den Kesseln bequem verrichtet und alle Teile des Bewegungsapparates untersucht werden können;

b) ob die Maschinenkammer von den Kajüten und von den Laderäumen durch Schotten aus Eisenblech getrennt ist und ob alle nötigen Vorsichtsmassregeln zur Verhütung von Feuersgefahr getroffen sind;

c) ob die Dampfkessel in ihrer Aufstellung nach Massgabe der polizeilichen Bestimmungen über Anlegung von Dampfkesseln amtlich geprobt, beziehungsweise ob sie seit weniger als Jahresfrist amtlich revidiert und vorschriftsmässig befunden sind;

d) ob — insbesondere bei den für den Personenverkehr bestimmten Dampfschiffen — die Treppen und Geländer auf Deck und aussenseits gehörig sicher, die Oeffnungen im Deck mit Vorrichtungen gegen unversehenes Hineinfallen verwahrt und — bei Raddampfern — die Türen zu den Rädern gehörig verschliessbar eingerichtet, ob die Oeffnungen in der Schiffsschale, die tiefer liegen als die Linie der grössten zulässigen Eintauchung, mit zweckentsprechendem Abschluss versehen und ob Notausgänge aus dem Kesselraum, aus der Maschinenkammer und aus den Kajüten in genügender Zahl und in zweckentsprechender Einrichtung angebracht sind.

Bei wiederholter Untersuchung eines Schiffes ist namentlich auch auf etwaige Abnützung, begonnene Zerstörung der einzelnen Teile durch Fäulnis oder Rostbildung, sowie auf die Zweckmässigkeit der vorgenommenen Aenderungen oder Erneuerungen zu achten.

4. Bei Motorschiffen (Schiffe, welche mittels Petroleum-, Benzin-, Naphta- oder dergleichen, auch Elektromotoren bewegt werden) ausser den in Ziffer 1, beziehungsweise Ziffer 2 vorgeschriebenen Feststellungen:

a) ob der Motor und der Treibapparat (Propeller) so beschaffen und angebracht sind, dass sie eine sichere Tätigkeit erwarten lassen, sowie ob die Motorkammer bequem zugänglich ist, gut gelüftet werden kann und hinreichend Raum bietet, damit die Bedienung des Apparates nicht behindert ist und derselbe in allen Teilen leicht untersucht werden kann;

b) ob die nötigen Vorsichtsmassregeln gegen Feuersgefahr getroffen sind, insbesondere ob die Behälter des Betriebsstoffes und die Rohrleitungen aus entsprechendem Material genügend stark hergestellt und die Lötstellen hart gelötet sind, ob der Zufluss des Betriebsstoffes zum Motor auch von ausserhalb der Motorkammer abschliessbar, ob eine Rohrleitung mit Oelpumpe vorhanden ist, um das Arbeitsgefäss (Tank) aus dem ausserhalb

der Motorkammer gut geschützt und leicht zugänglich anzubringenden Vorratsgefäss mit dem Betriebsstoff zu füllen und ob der Boden der Motorkammer mit einer zum Auffangen von Tropföl geeigneten Blechverschalung versehen ist;

c) ob der Treibapparat so eingerichtet ist, dass rasch gestoppt und vom Vorwärts- in Rückwärtsgang umgesteuert werden kann;

d) ob für den Fall, dass Personen gewerbsmässig befördert werden sollen, die erforderlichen Sicherheitseinrichtungen vorhanden sind.

§ 3.

Bei der Untersuchung der Schiffsausrüstung ist zu prüfen, ob das Schiff mit allen zur sicheren Fahrt und zur Hilfe in Notfällen erforderlichen Geräten und Einrichtungen versehen ist.

Zur notwendigen Ausrüstung gehören auch die zur raschen Entfernung von Wasser aus dem Schiffsraume, sowie die zur Abgabe der vorgeschriebenen Signale erforderlichen Vorkehrungen und Gerätschaften — Lichter, Nebelhorn, Dampfpfeife, Schiffsglocke, Signalflagge, Signalkanone.

Der Ton eines Nebelhornes soll auf mindestens 500 Meter Entfernung deutlich hörbar und die Dampfpfeife so angebracht sein, dass der Schall möglichst nicht gedämpft wird.

Auf eisernen Schiffen muss Vorkehr getroffen und müssen die nötigen Werkzeuge und Materialien vorhanden sein, um ein Leck ohne Zeitverlust bestmöglich stopfen und dichten zu können.

Jedes Dampfschiff muss ferner folgenden Erfordernissen genügen:

a) es müssen Einrichtungen und Geräte vorhanden sein, um einen an Bord ausgebrochenen Brand wirksam zu bekämpfen;

b) das Dampfschiff muss versehen sein mit einer beweglichen Ueberbordleiter, sowie mit mindestens einem gehörig ausgerüsteten Rettungsnachen, welcher so anzubringen ist, dass er rasch ins Wasser gelassen und bemannt werden kann;

c) das Dampfschiff muss mit einer der Grösse des Schiffes und seiner Zweckbestimmung entsprechenden Anzahl von Rettungsgürteln ausgerüstet sein. Auf den zum Personenverkehr verwendeten Dampfschiffen sind ausserdem die auf Deck aufgestellten Tische und Bänke so einzurichten, dass sie ins Wasser geworfen werden können und genügende Schwimmkraft besitzen, um ebenfalls zur Rettung von ins Wasser geratenen Personen dienen zu können;

d) es muss ein kompensierter Kompass, dessen Windrose einen Durchmesser von mindestens 15 cm hat, nebst der Einrichtung

für dessen feste Aufstellung und Beleuchtung bei Nacht vorhanden sein;

e) zwischen dem Schiffsführer und Maschinenleiter muss eine leichte Verständigung möglich sein; auch muss auf Schiffen mit Promenadedeck vom Kommandoplatz, sowie vom Stande des Steuermanns aus eines der akustischen Signalmittel in Tätigkeit gesetzt werden können.

Bei kleinen Dampfbooten, insbesondere solchen, die lediglich zu Vergnügungsfahrten des Eigentümers oder zum Verkehr zwischen nahe gelegenen Orten dienen, können die Erfordernisse nach lit. a und b ermässigt oder nachgesehen werden.

Motorschiffe müssen den Erfordernissen entsprechen, welche unter d und e für Dampfschiffe aufgestellt sind. Ueberdies ist auf jedem Motorschiffe eine Anleitung für den Gebrauch des Motors, sowie ein Abdruck des graphischen Fahrplans und der Steuerkurse für die Bodenseedampfschiffe mitzuführen; die erforderlichen Abdrücke werden von den Dampfschiffahrtsverwaltungen zur Verfügung gestellt.

Auf Motorschiffen, die mittelst Petroleum, Benzin, Naphta oder dergl. bewegt werden, muss, um einen ausgebrochenen Brand wirksam bekämpfen zu können, in unmittelbarer Nähe der Motorkammer das nötige Löschmaterial (Sand oder dergl.) vorhanden sein.

Motorschiffe, worauf Personen gewerbsmässig befördert werden, müssen mit einer entsprechenden Anzahl von Geräten zur Rettung versehen sein.

Auf Schleppschiffen und Trajektkähnen müssen mindestens zwei Rettungsringe mit Leinen vorhanden sein; auf Schiffen ohne festes Deck genügt jedoch an deren Stelle die sogenannte Lade.

Die untersuchende Behörde hat auch zu bestimmen, welche Bemannung zur sicheren Fahrt des Schiffes mindestens erforderlich ist.

## § 4.

Wenn das Schiff durch die Untersuchung tauglich befunden ist, hat die Behörde die Linie der grössten zulässigen Eintauchung festzusetzen.

Der Mindestabstand dieser Linie vom Schiffsrand soll bei Lastschiffen betragen:

a) bei einer Ladefähigkeit von 30 t und mehr: 30 cm;

b) bei einer Ladefähigkeit von weniger als 30 t: 24 cm.

Bei Schiffen, welche dem Personenverkehr dienen, muss die Linie der grössten zulässigen Eintauchung wenigstens 40 cm unter dem unteren Rand der Fenster und der Oeffnungen für die Radachsen und, wo keine Fenster oder Oeffnungen vorhanden sind, unter dem Schiffsrand liegen.

Im übrigen erfolgt die Bestimmung dieser Linie nach dem Ermessen der untersuchenden Behörde, beziehungsweise der beigezogenen Sachverständigen.

Die Bestimmung der der grössten zulässigen Eintauchung entsprechenden Ladefähigkeit geschieht entweder auf Grund eines auf Verlangen des Eigentümers oder des Führers des Schiffes vorgenommenen Aichverfahrens oder auch nach einer Berechnung, welche von der untersuchenden Behörde auf Grund der Hauptabmessungen des Schiffes: Länge, Breitenmasse und Höhe zwischen der Wasserlinie des leeren Schiffes und der Linie des grössten zulässigen Tiefgangs vorgenommen wird.

Bei den für den Personenverkehr bestimmten Schiffen setzt die Behörde fest, welche grösste Zahl von Personen an Bord genommen werden darf. Diese Zahl ist an einer geeigneten Stelle des Schiffes anzuschreiben.

§ 5.

Zur Bezeichnung der Linie der grössten zulässigen Eintauchung sind eiserne Klammern von 25 cm Länge und 4 cm Höhe und von hervortretender Farbe (weiss oder hellrot auf dunkelm, schwarz auf hellem Grunde) zu verwenden. An eisernen Schiffen, die im Eigentum und Betrieb des Staates oder einer vom Staate konzessionierten Schiffahrtsunternehmung stehen, kann an die Stelle der Klammer ein aufgemalter Strich von gleicher Länge und Höhe und von entsprechender Farbe treten.

Die Unterkante der Klammer oder des Striches muss mit der festgesetzten Linie der grössten zulässigen Eintauchung zusammenfallen.

Die Klammern, beziehungsweise die Freibordstriche, sind an beiden Seiten in der Regel mitschiffs, bei Dampfschiffen am Vorder- und am Hinterschiff, bei nicht mit festem Deck versehenen Schiffen da anzubringen, wo das Freibord die geringste Höhe hat.

Auf der sichtbaren Oberfläche der Klammern sind einzuhauen: innerhalb eines Ringes der Anfangs- und der Endbuchstabe des Sitzes der Behörde, welche die Prüfungsurkunde ausstellt, z. B. $\frac{K}{Z}$ (im Ring) neben die Tonnenzahl der Ladefähigkeit des Schiffes in arabischen Zahlen.

Bei den Personenschiffen kann von dieser Anschreibung der Ladefähigkeit abgesehen werden.

§ 6.

Die Prüfungsurkunde wird nach den beigefügten Formularen (Anlage I und II) ausgefertigt.

§ 7.

Auf Motorboote (kleine, nicht dem Lastenverkehr dienende Fahrzeuge mit Petroleum-, Benzin-, Naphta- u. dergl., auch Elektro-Motoren) finden die vorstehenden, für die Motorschiffe gegebenen Bestimmungen sinngemässe Anwendung.

Ruderboote unterliegen den vorstehenden Bestimmungen nicht.

## B. Vorschriften zur Verhütung von Gefahren in den Häfen und auf der Fahrt.

§ 8.

Die Hafeneinfahrten sind während der Nacht, und zwar von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, zu beleuchten.

Zur Bezeichnung des rechtsseitigen Hafenkopfes (vom Lande aus gesehen) ist die Anwendung eines roten Lichtes zulässig.

Unter allen Umständen aber muss die Beleuchtung in einer Weise bewirkt werden, dass sich die Lichter auf den Hafenköpfen nicht nur von allen im Hintergrund des Hafengebiets befindlichen, sondern auch von den für die Schiffe vorgeschriebenen Lichtern wesentlich unterscheiden.

Die Dampfschiffanlandestellen sind in der Nacht zu der Zeit, zu welcher das Anlaufen von Dampfschiffen zu erwarten ist, zu beleuchten.

Für die Abgabe der in der Signalordnung, Anlage III, näher bestimmten Signale müssen in den Häfen und an den Dampfschiffanlandestellen angebracht sein:

a) ein weithin hörbares, tieftönendes Nebelhorn;
b) eine helltönende Nebelglocke.

Ferner muss in jedem Haupthafen eine Signalkanone sich befinden und ein mit den nötigen Gerätschaften ausgerüstetes Rettungsboot in Bereitschaft gehalten werden.

Als Haupthafen ist derzeit der Konstanzer Hafen zu betrachten.

§ 9.

Die Errichtung von Kahnstationen für den regelmässigen Personenverkehr der Dampfschiffe ist nicht zulässig.

§ 10.

Die in den folgenden Ziffern 1 bis 6 erwähnten Lichter, und keine andern, müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden.

1. Ein Dampfschiff muss, wenn es in Fahrt ist, führen:

a) am Buge, und zwar mindestens 3,5 m über dem Hauptdeck, ein

helles, weisses Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 20 Kompassstrichen und zwar 10 Striche von vorne nach jeder Seite sichtbar ist;

b) an der rechten Seite ein grünes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 10 Kompasstrichen von vorne nach rechts sichtbar ist;

c) an der linken Seite ein rotes Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 10 Kompasstrichen von vorne nach links sichtbar ist;

d) am Heck ein blaues Licht, so eingerichtet und angebracht, dass es gleichmässig über einen Bogen des Horizontes von 16 Kompasstrichen und zwar 8 Striche von rückwärts nach jeder Seite sichtbar ist.

2. Ein Motorschiff, welches ohne beigesetztes Segel fährt, hat die unter Ziff. 1 lit. a, b und c vorgeschriebenen Lichter zu führen, mit der Massgabe jedoch, dass das Bug- (Gras) Licht mindestens 1,5 m hoch über dem Schiffsrand und die beiden Seitenlichter mindestens 1 m rückwärts vom Bug (Gras) anzubringen sind.

3. Motorschiffe mit beigesetztem Segel, Segelschiffe, Güterschleppschiffe und Trajektkähne haben zu führen:

a) wenn sie selbständig fahren, die nach Ziff. 1 lit. b und c für Dampfschiffe vorgeschriebenen Seitenlichter;

b) wenn sie geschleppt werden, am Bug (Gras) das nach Ziff. 1 lit. a für Dampfschiffe vorgeschriebene weisse Licht und am Heck (an der Wanne) ein weisses Licht, welches über einen Bogen des Horizontes von 16 Kompasstrichen und zwar 8 Striche von rückwärts nach jeder Seite sichtbar ist.

Auf geschleppten Flössen ist ebenfalls am hinteren Ende ein weisses Licht aufzustellen.

4. Wenn ein Schiff, welches kein Hecklicht führt, bemerkt, dass ein anderes Schiff ihm vorfahren will, hat es diesem vom Heck (von der Wanne) aus ein helles weisses Licht, welches hin und her zu schwenken ist, zu zeigen. Ueberholende Dampf- oder Motorschiffe haben die Absicht des Vorfahrens durch das im § 11 Ziff. 9 Absatz 2 vorgeschriebene Signal rechtzeitig anzuzeigen.

5. Segeljachten, Fischerboote, Gondeln und Ruderboote haben bei Annäherung von oder zu Dampfschiffen rechtzeitig ein weisses Licht zu zeigen.

6. Jedes ausserhalb der Häfen und Landungsstellen vor Anker liegende Schiff muss ein weisses Licht zeigen, welches nach allen Richtungen sichtbar ist.

7. Die in den Anlandestellen der Häfen vertaut liegenden Fahrzeuge müssen nach Massgabe der in der betreffenden Hafenordnung

hierwegen enthaltenen Bestimmung oder auf Aufforderung der Hafenbehörde (des Hafenmeisters) jedem in der Zeit vom Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang einlaufenden Dampfschiffe und den von diesem geführten Schleppschiffen an den der Hafeneinfahrt zugekehrten Schiffsenden und an den am weitesten hervorragenden Schiffsteilen (Radkästen) helle weisse Lichter zeigen.

8. Die Lichter sollen in dunkler Nacht bei klarer Luft sichtbar sein:

a) bei Dampfschiffen: das Licht am Bug auf 5 km, die Seitenlichter auf 3 km, das Hecklicht auf 0,5 km;

b) bei Motorschiffen, Segelschiffen, Güterschleppschiffen und Trajektkähnen: das Licht am Bug (Gras) auf 3 km, die Seitenlichter und das Licht am Heck (an der Wanne) auf 2 km;

c) bei Segeljachten, Fischerbooten, Gondeln und Ruderbooten auf 1 km.

9. Die Seitenlichter der Dampfschiffe müssen so angebracht sein, dass sie annähernd die Breite des Schiffes darstellen; bei Raddampfern sind sie, soweit tunlich, gegen die Aussenkanten der Radkästen hin zu befestigen. Ausserdem müssen diese beiden Seitenlichter von der Innenbordseite mit Schirmen versehen sein, welche soweit vor den Lichtern herausragen, dass diese nicht über den Bug von der andern Seite her gesehen werden können. Diese letztere Vorschrift gilt für alle Schiffe, die Seitenlichter führen.

## § 11.

1. Kein Schiff soll in den Kurs eines anderen auf der Fahrt begriffenen Fahrzeuges einfahren, so dass es solches in seinem Laufe stört.

2. Wenn 2 Dampfschiffe sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss jedes Schiff seinen Kurs nacht rechts ändern, damit sie einander links vorbeifahren.

Diese Bestimmung findet nur dann Anwendung, wenn Schiffe sich in solcher Weise in gerade entgegengesetzter oder beinahe gerade entgegengesetzter Richtung einander nähern, dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, nicht aber dann, wenn zwei Schiffe, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passieren müssen.

Dieselbe findet daher nur in solchen Fällen Anwendung, wenn bei Tage jedes der beiden Schiffe den Bug, Mast und Kamin des anderen mit seinem Bug, Mast oder Kamin in einer Linie oder nahezu in einer Linie steht und wenn bei Nacht jedes der beiden Schiffe in

solcher Stellung sich befindet, dass beide Seitenlichter des andern Schiffes zu sehen sind.

3. Wenn die Kurse zweier Dampfschiffe sich so kreuzen, dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss dasjenige Dampfschiff aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner rechten Seite hat.

4. Motorschiffe ohne beigesetztes Segel stehen hinsichtlich dieser Ausweichregel — Ziffer 2 und 3 — den Dampfschiffen gleich.

5. Wenn ein Dampfschiff und ein Segelschiff oder ein Motorschiff mit beigesetztem Segel in solcher Richtung fahren, dass für sie die Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss das Dampfschiff dem andern Schiffe aus dem Wege gehen. Im gleichen Falle muss ein Motorschiff ohne beigesetztes Segel einem Segelschiff aus dem Wege gehen.

Dampfschiffe haben sich unter allen Umständen, namentlich bei stürmischer Witterung, von Schiffen ohne festes Deck und kleinen oder schwer beladenen Fahrzeugen derart entfernt zu halten und nötigenfalls die Maschine abzustellen, dass für diese Fahrzeuge beim Vorüberfahren durch den Wellenschlag keine Gefahr entsteht.

Den in die Häfen ein-, beziehungsweise aus denselben auslaufenden Dampfschiffen müssen Gondeln und andere kleine Schiffe auf entsprechende Entfernung aus dem Wege gehen.

6. Jedes Dampfschiff und jedes Motorschiff, welches einem Schiffe oder sonstigem Fahrzeuge in gefahrdrohender Weise nahe kommt, muss die Fahrt vermindern oder, wenn nötig, stoppen und rückwärts gehen.

Dabei hat dasjenige Schiff, welches die Gefahr zuerst wahrnimmt, das andere Schiff oder sonstige Fahrzeug durch Abgabe des Alarmsignals mit der Dampfpfeife oder mit dem Nebelhorn auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen. Dieses Alarmsignal ist von dem anderen Schiffe sofort zu erwidern.

7. Wenn ein Dampfschiff oder ein Motorschiff ohne beigesetztes Segel während der Fahrt manövrierunfähig wird oder sonst ausser Stande ist, vorschriftsmässig auszuweichen, so hat dasselbe den in gefahrdrohender Weise sich nähernden Schiffen diesen Umstand durch das in der Signalordnung hierfür vorgesehene Signal bekannt zu geben.

8. Wenn zwei Segelschiffe sich einander nähern, so dass dadurch Gefahr des Zusammenstosses entsteht, so muss eines von ihnen dem anderen, wie nachstehend angegeben, ausweichen, nämlich:

a) ein Segelschiff, welches mit vollem Winde (jedoch nicht in der Kielrichtung) fährt, muss einem mit Seitenwind (gestreckten Schnüren) fahrenden Schiffe aus dem Wege gehen;

b) von zwei Schiffen, die in entgegengesetzter Richtung mit Seitenwind (gestreckten Schnüren) aufeinander zufahren, muss dasjenige Schiff aus dem Wege gehen, welches den Wind von der linken Seite hat;
c) wenn zwei Schiffe mit vollem Winde (jedoch nicht in der Kielrichtung) segeln und denselben von verschiedenen Seiten haben, so muss dasjenige Schiff, welches den Wind von der linken Seite hat, dem andern aus dem Wege gehen;
d) von zwei Schiffen, welche mit vollem Winde segeln und den Wind von derselben Seite haben, muss dasjenige Schiff ausweichen, welches auf der Windseite liegt;
e) ein Schiff, welches mit vollem Winde in der Kielrichtung fährt, muss jedem Schiffe aus dem Wege gehen.

Motorschiffe mit beigesetzten Segeln stehen hinsichtlich dieser Ausweichregeln den Segelschiffen gleich.

9. Ohne Rücksicht auf irgend eine der in den vorstehenden Ziffern enthaltenen Regeln ist jedes Schiff, gleichviel ob Dampfschiff, Motorschiff oder Segelschiff, wenn es ein anderes Schiff überholt, verpflichtet, diesem letzteren aus dem Wege zu gehen. Die Absicht, einem anderen Schiffe vorzufahren, hat bei Nacht ein Dampfschiff durch 5 kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife, ein Motorschiff durch fünf kurze Töne mit dem Nebelhorn kundzugeben.

10. Erscheint es veranlasst, die Art und Weise des Ausweichens bekannt zu geben, so sind hierfür die in der Signalordnung (Anlage III) vorgesehenen Kursänderungssignale anzuwenden.

11. In allen Fällen, in welchen nach den obigen Regeln das eine von zwei Schiffen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muss dieses letztere Schiff seinen Kurs beibehalten.

## § 12.

1. Bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber usw.) müssen die in der Signalordnung (Anlage III) beschriebenen Signale sowohl bei Tag als bei Nacht folgendermassen angewendet werden:
a) jedes Dampfschiff in Fahrt muss mit seiner Dampfpfeife in der Minute drei langgezogene Pfiffe in gleichen Zwischenpausen abgeben;
b) jedes Motorschiff in Fahrt muss mit seinem Nebelhorn in der Minute mindestens einen langgezogenen Ton abgeben;
c) jedes Segelschiff, jeder Trajektkahn und jedes Güterschleppschiff in selbständiger Fahrt muss das in lit. b vorgeschriebene Signal abgeben. Diese Fahrzeuge haben, so lange die Nebelsignale der Dampfschiffe oder der Motorschiffe in Hörweite sind, kurze Töne mit dem Nebelhorn in rascher Aufeinanderfolge ab-

zugeben. Das letztere hat auch von Motorschiffen mit beigesetztem Segel sowie von Fischerbooten zu geschehen.

d) Fahrzeuge, die geschleppt werden, haben, solange sie sich in der Hörweite der Nebelsignale kreuzender oder begegnender Schiffe befinden, und wenn sie sich einer anzulaufenden Hafeneinfahrt nähern, in der Minute mindestens einen langgezogenen Ton mit dem Nebelhorn abzugeben;

e) sobald die Nebelsignale eines Schiffes vernommen werden, hat jedes Dampfschiff oder Motorschiff ohne beigesetztes Segel statt des Nebelsignals die in der Signalordnung (Anlage III) festgesetzten Erkennungssignale so lange abzugeben, bis jene Schiffssignale ausser Hörweite sind;

f) sobald das Nebelhorn oder das Glockenschagewerk einer anzulaufenden Dampferstation vernommen wird, hat jedes Dampfschiff statt des Nebelsignals das in der Signalordnung (Anlage III) vorgeschriebene Hafeneinfahrtssignal I zu geben.

Sobald die Nebelglocke am Hafenkopf vernommen wird, ist von dem einlaufenden Dampfschiffe das Hafeneinfahrtssignal II solange abzugeben, bis das Glockensignal zur Hafeneinfahrt gegeben wird;

g) alle Schiffe, welche ausserhalb der Häfen oder Anlandestellen geankert sind, müssen, solange sie die Nebelsignale von anderen Schiffen wahrnehmen, in Zwischenpausen von nicht mehr als einer Minute die Glocke läuten, beziehungsweise mit dem Nebelhorn kurze, rasch aufeinanderfolgende Töne abgeben.

2. Wenn ein Dampfschiff oder Motorschiff die Nebelsignale eines anderen Schiffes wahrnimmt und aus der Richtung und Stärke derselben, sowie aus der Art des Signals hervorgeht, dass sich das andere Schiff in solcher Stellung befindet, welche ein Ausweichen erfordert, so hat es vor Allem die Fahrgeschwindigkeit zu mässigen und nötigenfalls die Maschine ganz abzustellen.

Erst nach erlangter Kenntnis über die gegenseitige Stellung der beiden Schiffe zu einander darf unter vorsichtiger Anwendung des Steuers und der Maschinenkraft das Ausweichmanöver durchgeführt werden.

3. Bei Nebelwetter und Schneegestöber ist das Schleppen von Flössen untersagt.

Die Vornahme von Wasserbauarbeiten in den dem Dampferverkehr dienenden Teilen der Hafenbecken, in und vor den Hafeneinfahrten und auf den vorgeschriebenen Fahrkursen der Dampfschiffe hat bei Nebelwetter und Schneegestöber zu unterbleiben. Sollte sich die Durchführung derartiger Arbeiten nicht auf nebelfreies Wetter verschieben lassen, so müssen Zeit und Ort der Vornahme derselben

den fahrplanmässig verkehrenden Dampfschiffen rechtzeitig bekannt gegeben werden.

In diesem Falle haben die schwimmenden Baumaschinen und Arbeitsschiffe (Lauen) in gleicher Weise die Nebelsignale abzugeben, wie sie für die Fahrzeuge in Fahrt, Ziff. 1 lit. a, b, c vorgeschrieben sind.

§ 13.

1. Die Einfahrt der Dampfschiffe in die Häfen, sowie die Ausfahrt soll womöglich mit verringerter Kraft geschehen.

2. Wenn zwei einen Hafen anlaufende Schiffe sich gleichzeitig der Hafenlucke nähern, so hat dasjenige Schiff, welches das andere an der rechten Seite hat, diesem letzteren den Vorrang für die Einfahrt zu lassen. Ein Dampfschiff geht hierbei aber jedem nicht unter Dampf gehenden Schiffe vor, es sei denn, dass ein mit kräftigem Wind segelndes Schiff augenscheinlich nicht in der Lage ist, ohne eigene Gefahr dem Dampfschiffe das Fahrwasser freizulassen.

3. Wenn zwei oder mehrere Dampfschiffe zu einer und derselben Zeit zur Ausfahrt aus dem Hafen bereit sind, so erhält dasjenige Dampfschiff den Vorrang, welches vermöge seiner Aufstellung am schnellsten und ohne Gefährdung anderer Schiffe die Ausfahrt zu bewirken vermag.

Das nachfolgende Schiff darf erst dann sich in Bewegung setzen, wenn das erstere die Hafenlucke verlassen hat.

Ist das vorhergehende Schiff rückwärts aus dem Hafen gefahren, so darf bei Nacht, Sturm, Nebel und Schneegestöber das folgende Schiff erst dann den Hafen verlassen, wenn ersteres abgeschwenkt und seinen vorgeschriebenen Kurs eingeschlagen hat. Dasselbe hat das in der Signalordnung (Anlage III) hierfür vorgeschriebene Signal zu geben.

4. Bei Tage und in ruhiger Nacht ist es gestattet, die Abfahrt aus dem Hafen zu bewerkstelligen, wenn ein ankommendes Dampfschiff noch mindestens 500 m von der Hafenlucke entfernt ist.

Die Absicht der Ausfahrt muss jedoch schon früher und zwar durch das in der Signalordnung (Anlage III) für diesen Fall vorgeschriebene Signal kundgegeben werden, und die Abfahrt darf erst dann bewerkstelligt werden, wenn das ankommende Dampfschiff in genügender Entfernung von der Hafenlucke die Maschine abstellt und dies durch Erwiderung des Signals bekannt gegeben hat.

Bei unsichtigem Wetter ist das gleiche Verfahren zu beobachten, sobald das einlaufende Schiff mit der Abgabe des Hafeneinfahrtssignals I begonnen hat.

5. Wenn in stürmischer Nacht ein Dampfschiff sich bis auf 1 km dem Hafen genähert hat, ebenso wenn bei unsichtigem Wetter (Nebel

und Schneegestöber usw.) das Hafeneinfahrtssignal II eines ankommenden Schiffes gehört wird, darf kein Schiff mehr den Hafen verlassen oder die Hafenlucke verstellen.

6. Motorschiffe haben bei jeder Tageszeit und bei jedem Wetter, wenn sie in einen Hafen einlaufen oder aus einem Hafen auslaufen wollen, das in der Signalordnung hierfür vorgeschriebene Signal mit dem Nebelhorn abzugeben und zwar beim Einlaufen, sobald sich das Motorschiff der Hafenlucke auf etwa 200 m genähert hat, beim Auslaufen, bevor das Motorschiff in das Fahrwasser der Hafenlucke einfährt.

Motorboote und kleine Dampfboote haben dieses Signal mit dem Nebelhorn beziehungsweise mit der Dampfpfeife bei der Ein- und Ausfahrt ebenfalls abzugeben. Sie dürfen ausserdem die Hafenköpfe nicht nahe umfahren und müssen bei der Einfahrt die Geschwindigkeit rechtzeitig ermässigen.

§ 14.

Der Schiffsführer ist bei Eintreten eines Unglücksfalles verpflichtet, hiervon schleunigst benachbarte Orte und Schiffe zu benachrichtigen.

Hierzu hat er die in der Signalordnung (Anlage III) vorgesehenen Notsignale anzuwenden.

§ 15.

Motorboote (vergleiche § 7) sind hinsichtlich der Lichterführung, der Ausweichregeln und der Signalordnung den Dampfschiffen gleichgestellt, mit der Massgabe, dass zur Abgabe der Signale eines der vorgeschriebenen akustischen Signalmittel (Pfeife oder Horn) genügt.

Für kleine Dampfboote genügt eine einfache Dampfpfeife.

Bei Motorbooten und kleinen Dampfbooten kann das Buglicht niedriger, als im § 10 Ziff. 1 lit. a vorgeschrieben ist, angebracht und auch mit Seitenlichtern in einem Gehäuse vereinigt werden.

## C. Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Stoffe.

a) Die Beförderung von Sprengstoffen (explosiven Gegenständen).

I. Zum Verkehr auf dem Bodensee sind folgende Sprengstoffe zugelassen:

1. Pulver — Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter — (ein sehr inniges Gemisch aus neutral reagierenden Salpeterarten und Kohle oder Stoffen, deren wesentliche Bestandteile Kohlenstoff, Wasserstoff und Sauerstoff sind, mit oder ohne Schwefel);

2. folgende Nitroglyzerin enthaltende Präparate:

a) Dynamit I (ein bei mittlerer Temperatur plastisches, nicht abtropfbares Gemisch von Nitroglyzerin mit pulverförmigen, an sich nicht sprengkräftigen und nicht selbstentzündlichen Stoffen);

b) Dynamit II und III (Kohlendynamit, ein Gemisch von Nitroglyzerin mit schiesspulverähnlichen Gemengen);

c) Sprenggelatine (ein bei mittlerer Temperatur zähelastisches Gemisch, bestehend aus Nitroglyzerin, welches durch Nitrozellulose gelatiniert ist, mit oder ohne kohlensaure Alkalien (beziehungsweise alkalische Erden) oder neutral reagierende Salpeterarten);

d) Gelatinedynamit (ein bei mittlerer Temperatur plastisches Gemisch, bestehend aus Nitroglyzerin, welches durch Nitrozellulose gelatiniert ist, und Holzmehl, Salpeter und kohlensauren Alkalien (beziehungsweise alkalischen Erden);

c) Carbonit (ein Gemisch von Nitroglyzerin mit schiesspulverähnlichen Gemengen und mit flüssigen, an sich nicht sprengkräftigen oder nicht selbstentzündlichen Stoffen);

3. Nitrozellulose (lockere, mit mindestens 20 Prozent Wassergehalt, und gepresste, nicht gelatinierte), insbesondere Schiessbaumwolle und Collodiumwolle, sowie Gemische von Nitrozellulose mit neutral reagierenden Salpeterarten;

4. folgende Gemische, welche Nitroverbindungen von Stoffen der aromatischen Reihe enthalten:

a) Sekurit (ein Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kalisalpeter und Dimitrobenzol oder ähnlichen Stoffen);

b) Roburit (ein Gemisch von Chlordimitrobenzol, Chlornitronaphtalin oder Nitrochlorbenzol und Ammoniaksalpeter);

5. Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörper, sprengkräftige Zündungen, welche zum Entzünden von Ladungen dienen (z. B. Sprengkapseln), Zündplättchen (amorces);

6. alle jeweilig zur Versendung auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen der Bodenseeuferstaaten zugelassenen Sprengstoffe.

Schiffe, welche Sprengstoffe führen, müssen beim Einlaufen in die Bestimmungsstation dieser Stoffe bereits mit den nach den Vorschriften des Uferstaates der Bestimmungsstation erforderlichen Begleitpapieren versehen sein.

II. Nachstehende Stoffe werden, insoferne dieselben in der für den Eisenbahnverkehr vorgeschriebenen Weise verpackt sind und insbesondere ein Schlottern oder Ausrinnen des Inhalts ausgeschlossen ist, nicht als Sprengstoffe behandelt:

1. die im Heere und der Marine eines der Uferstaaten vorgeschriebenen, nicht sprengkräftigen Zündungen;

2. die für Feuerwaffen benützten Zündhütchen, Zündspiegel und Patronen für Feuerwaffen;

3. Zündschnüre.

III. Vom Verkehre auf dem Bodensee sind ausgeschlossen die nicht nach Ziffer I zugelassenen Sprengstoffe, insbesondere:

1. Nitroglyzerin als solches und in Lösungen;

2. Knallgold, trocken in fester oder Pulverform, Knallquecksilber, Knallsilber und die damit dargestellten Präparate;

3. Nitrozuckerarten, Nitrostärkearten und die damit hergestellten Gemische;

4. Gemische, welche Nitroglyzerin abtropfen lassen.

5. Sprengstoffe, welche entweder

a) sauer reagieren [mit Ausnahme des Pulvers, Sprengsalpeters und brennbaren Salpeters (I, 1), des Sekurits (I, 4 a) und des Roburits (I, 4 b)], oder

b) bei einer Temperatur bis zu + 40 ° C zur Selbstzersetzung neigen, oder

c) welche enthalten:

aa) chlorsaure Salze [mit Ausnahme der Sprengkapseln und Zündplättchen (I, 5)] oder

bb) pikrinsäure Salze, oder

cc) Phosphor [mit Ausnahme der Zündplättchen (1,5)] oder

dd) Schwefelkupfer.

6. Sprengstoffe mit Patronenhüllen, sofern diese äusserlich mit Nitroglyzerin (Ziff. 1) oder mit anderer Sprengflüssigkeit benetzt, oder äusserlich mit festen Sprengstoffen behaftet sind.

7. Sprengpräparate, bei welchen die einzelnen an und für sich nicht sprengkräftigen Bestandteile in einem geschlossenen Behälter durch leicht brechbare Scheidewände oder Hahnvorrichtungen so lange getrennt gehalten werden, bis die Explosion durch Zertrümmerung, Verschiebung der Scheidewände oder Oeffnen der Hahnvorrichtungen veranlasst, stattfinden soll.

8. Geladene Schusswaffen.

IV. Auf Schiffen, welche Personen befördern, sowie auf Flössen, dürfen Sprengstoffe nicht transportiert, an Schiesspulver und Feuerwerkskörpern darf jedoch soviel mitgeführt werden, als zur Abgabe von Signalen notwendig ist.

Eine Ausnahme findet nur statt, wenn in dringenden Fällen allgemeiner Gefahr, z. B. bei Eisstopfungen, die nötigen Sprengbüchsen und das zu deren Füllung erforderliche Material unter zuverlässiger Begleitung in kürzester Frist nach dem Bestimmungsorte geschafft werden soll.

Jedes zur Beförderung von Sprengstoffen verwendete Schiff muss einen Rettungsnachen mit sich führen.

V. Die Sprengstoffe sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhaltes entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sog. amerikanische Fässer) verwendet werden. Die zum Transport von Pulver, Sprengsalpeter und brennbarem Salpeter (I, 1) verwendeten Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel haben.

Pulver, Sprengsalpeter, brennbare Salpeter (I, 1) und das aus gelatinierter Nitrozellulose mit oder ohne Salpeter hergestellte Pulver (I, 3) darf in metallene Behälter, ausgenommen solche von Eisen, verpackt werden. Vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten müssen diese Stoffe entweder in Pakete (Blechbehälter) bis zu höchstens 2½ Kilogramm Gewicht verpackt oder in dichte, aus haltbaren Stoffen gefertigte Säcke, Mehlpulver in Säcke aus Leder oder dichtem Kautschukstoff geschüttet werden.

Die in I, 2 und 4 aufgeführten Sprengstoffe dürfen nur in Patronen, nicht auch in loser Masse versendet werden. Diese Patronen sowie Patronen aus gepresster Schiessbaumwolle mit oder ohne Paraffinüberzug (I, 3) sind durch eine Umhüllung von Papier in Pakete zu vereinigen. Das Gleiche gilt für die nach I, 6 zugelassenen Sprengstoffe, soweit die Versendung auf Eisenbahnen nur in Patronenform erfolgen darf.

Die Patronen. der in 1, 2 aufgeführten Stoffe sind ausserdem mit einer das Eindringen von Wasser oder Feuchtigkeit verhindernden Umhüllung (z. B. Gummilösung verklebtem Gummibeutel) zu versehen.

Gepresste Schiesswollkörper mit mindestens 15 Prozent Wassergehalt, sowie Sekurit- und Roburitpatronen (I, 4) dürfen auch in dichtschliessende Blechbüchsen oder Pappschachteln verpackt werden.

Für die Versendung loser Nitrozellulose mit mindestens 20 Prozent Wassergehalt ist feste Verpackung in starkwandige, luftdichte Behälter erforderlich.

Sprengstoffe jeder Art dürfen weder mit Zündung oder Zündschnüren versehen, noch mit solchen oder mit Patronen für Feuerwaffen (II, 2) in dieselben Behälter verpackt werden.

Die zur Verpackung von Sprengstoffen dienenden Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der Aufschrift: Pulver, Sprengsalpeter, brennbarer Salpeter, Pulver aus Nitrozellulose und Salpeter, Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörper, Zündungen, Dynamitpatronen, Kohlendynamitpatronen, Sprenggelatinepatronen, Gelatinedynamitpatronen, Schiessbaumwolle u. s. w. versehen sein. Ausserdem müssen dieselben mit der Firma oder der Marke der Fabrik, aus welcher die

Sprengstoffe herrühren, bezeichnet sein, oder eine von der Zentralbehörde gebilligte und öffentlich bekannt gemachte Bezeichnung der Fabrik tragen.

Das Bruttogewicht der Versendungsstücke darf bei Pulver, Sprengsalpeter, brennbarem Salpeter (I, 1), bei Schiessbaumwolle (I, 3), bei Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörpern oder Zündungen (I, 5) 90 Kilogramm, bei sonstigen Sprengstoffen 95 Kilogramm nicht übersteigen. Auf prismatisches Geschützpulver in Kartuschen finden diese Gewichtsbestimmungen keine Anwendung.

Die für den Eisenbahnverkehr jeweilig vorgeschriebene Verpackung genügt auch für die Versendung auf dem Bodensee.

VI. Bei dem Verpacken und dem Verladen, sowie bei dem Abladen und Auspacken von Sprengstoffen darf Feuer oder offenes Licht nicht gehalten, Tabak nicht geraucht werden.

Das Verladen und Abladen hat unter sorgfältiger Vermeidung von Erschütterungen zu erfolgen. Die Versendungsstücke dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden.

VII. Das Ein- und Ausladen darf nur an einer von der zuständigen Polizeibehörde dazu angewiesenen Stelle, welche mindestens 300 Meter von benachbarten Gebäuden entfernt sein muss, erfolgen.

Ausserdem ist das Ein- und Ausladen der Sprengstoffe in den dazu bestimmten Räumen vor oder in einer Sprengstoffabrik oder einem polizeilich genehmigten Sprengstofflager, sowie in denjenigen Abteilungen eines Hafens gestattet, welche von der Hafenbehörde dazu angewiesen sind.

Die Ladestelle darf während ihrer Benützung dem Publikum nicht zugänglich sein und ist, wenn ausnahmsweise das Aus- und Einladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten. Die mit Sprengstoff gefüllten Behälter dürfen nicht eher auf die Ladestelle gebracht oder zugelassen werden, als bis die Verladung beginnen soll.

VIII. Die in I, 2 bis 4 aufgeführten Stoffe dürfen auf einem Fahrzeuge nicht mit Pulver, Sprengsalpeter, brennbarem Salpeter (I, 1), Kartuschen, Petarden, Feuerwerkskörpern, Zündungen (I, 5) oder mit Patronen für Feuerwaffen (II, 2) zusammen verladen werden.

Ebenso sind sprengkräftige Zündungen stets abgesondert von Pulver und anderen Sprengstoffen unterzubringen.

IX. Die Sprengstoffe müssen auf dem Fahrzeuge in einem abgeschlossenen Raume, welcher bei Dampfschiffen möglichst weit von den Kesselräumen entfernt ist, unter Deck fest verstaut werden. Hiebei dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt und durch Holzunterlagen gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden. Ist ausnahmsweise das Anbinden einzelner Versendungsstücke notwendig, so darf das nur mittels Seilen und nie mit

Ketten geschehen. Alle Eisenbestandteile, welche während der Fahrt mit den Versendungsstücken in Berührung kommen könnten, sind mit Werg, Stroh oder Lappen zu umwickeln. Offene Boote, in denen Sprengstoffe befördert werden, müssen mit einem dichtschliessenden Plantuche (z. B. imprägnierte Leinwand) überspannt sein.

Weder in den so benützten, noch in den unmittelbar daran stossenden Räumen dürfen Zündhütchen und Zündschnüre (II, 2 und 3) verpackt sein.

Leicht entzündliche oder selbst entzündliche Stoffe, zu welchen Steinkohlen und Kokes nicht gerechnet werden, sind von der gleichzeitigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen.

X. Die Beförderung von Sprengstoffen ist nur bei Tag und bei sichtigem Wetter gestattet.

Auf Schiffen, welche Sprengstoffe führen, ist das Anzünden von Licht und Feuer nur dann, wenn das Schiff einen abgeschlossenen Feuerraum hat, und nur in letzterem gestattet.

XI. Fahrzeuge, welche Sprengstoffe in Mengen von mehr als 35 Kilogramm Bruttogewicht führen, haben bei der Fahrt, dem Aufenthalte und Anlanden folgendes zu beobachten:

1. Die Fahrzeuge müssen als Warnungszeichen eine von weitem erkennbare, stets ausgespannt gehaltene schwarze Flagge mit einem weissen P führen;

2. sie dürfen niemals ohne Bewachung bleiben;

3. sie haben möglichst entfernt von Fahrzeugen zu halten;

4. besteht ein Transport aus mehreren Fahrzeugen, so müssen diese während der Fahrt eine Entfernung von mindestens 50 Meter unter einander innehalten;

5. wenn das Fahrzeug, welches Sprengstoffe führt, unterwegs in der Nähe des Landes einen Aufenthalt von mehr als zwei Stunden macht, so ist eine Entfernung von mindestens 300 Meter von Fabriken, Werkstätten und bewohnten Gebäuden einzuhalten.

Die zuständige Polizeibehörde darf, falls eine geeignete Haltestelle in solcher Entfernung nicht zu finden ist, gestatten, dass eine Haltestelle in einer geringeren, wenn aber nicht ein anderer Schutz geboten ist, mindestens 200 Meter betragenden Entfernung von Fabriken, Werkstätten und bewohnten Gebäuden gewählt wird.

Bei einem Aufenthalt von mehr als zwei Stunden in der Nähe von Ortschaften ist überdies der zuständigen Polizeibehörde tunlichst schleunig Anzeige zu erstatten; die zuständige Polizeibehörde hat darauf die ihr notwendig erscheinenden Vorsichtsmassregeln zu treffen.

Soll das Anlegen in einem Hafen geschehen, so ist die Hafenbehörde vorher in Kenntnis zu setzen und sind von dieser die im Interesse der Sicherheit erforderlichen Anordnungen, geeignetenfalls im Benehmen mit der zuständigen Polizeibehörde zu treffen.

6. Gerät eine Sprengstoffsendung unterwegs in einen Zustand, dass der weitere Versandt bedenklich erscheint, so hat die zuständige Polizeibehörde des nächsten Ortes, welcher von dem Transportführer tunlichst schleunig Anzeige zu erstatten ist, die zur gefahrlosen weiteren Behandlung der Sendung nötigen Anordnungen zu treffen, und zwar je nach den Umständen unter Zuziehung eines auf ihre Aufforderung von dem Absender zu entsendenden Sachverständigen.

Ist Gefahr im Verzuge, so erfolgt die Vernichtung der Sprengstoffe durch die zuständige Polizeibehörde auf Kosten des Absenders ohne vorherige Benachrichtigung desselben, wenn möglich nach der Angabe und unter Aufsicht eines Sachverständigen.

Ist an dem betreffenden Orte ein Hafen, so sind die erforderlichen Anordnungen, soweit das Hafengebiet in Betracht kommt, von der Hafenbehörde, geeignetenfalls im Benehmen mit der zuständigen Polizeibehörde, zu treffen.

XII. Fahrzeuge, welche an einem mit der Flagge nach Ziffer XI, Punkt 1 versehenen Schiffe in einer Entfernung von weniger als 300 Meter vorüberfahren, haben die Feuer zu bergen, Dampfschiffe überdies die Rauchregister entsprechend zu handhaben.

## b) Die Beförderung von feuergefährlichen, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenständen.

I. Als feuergefährlich gelten folgende Gegenstände:

a) Rohpetroleum und dessen Destillationsprodukte (Petroleumäther, Gasolin, Neolin, Benzin, Ligroin, Naphtha, Petroleumessenz, gereinigtes Petroleum, Putzöl, Schmieröle usw.);

b) alle aus Teer oder Teerölen (Harz-, Steinkohlen-, Braunkohlen-, Torf- und Schieferteer) bereiteten flüchtigen Stoffe;

c) Schwefeläther (Aethyläther), Collodium und Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol);

d) rote rauchende Salpetersäure;

e) weisser und gelber, sowie roter (amorpher) Phosphor;

f) Bucher'sche Feuerlöschdosen.

Die in lit. a und b bezeichneten Gegenstände werden in drei Klassen eingeteilt, je nachdem sie bei 17,5 Grad C. ein spezifisches Gewicht haben von:

(Klasse I) mindestens 0,780 (sogenanntes Testpetroleum, Benzol, Toluol, Hylol, Cumol, Mirbanöl, Solaröl, Photogen usw.);

(Klasse II) weniger als 0,780 und mehr als 0,680 (Benzin, Ligroin, Putzöl usw.);

(Klasse III) 0,680 oder weniger (Petroleumäther, Gasolin, Neolin usw.).

II. Die in lit. a und b genannten Gegenstände dürfen auf dem Bodensee nur befördert werden, entweder:

a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefässen, oder

b) in Gefässen aus Glas oder Steinzeug;

die Gegenstände der Klasse I und II ausserdem

c) in besonders guten, dauerhaften Fässern.

Bei der Beförderung in Gefässen aus Glas oder Steinzeug sind noch folgende Vorschriften zu beachten:

1. Werden mehrere Gefässe in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

2. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer guten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein.

Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf für die Stoffe der Klasse I bei Verwendung von Glasgefässen 60 Kilogramm, bei Verwendung von Gefässen aus Steinzeug 75 Kilogramm und für die Stoffe der Klassen II und III bei Verwendung beider Arten von Gefässen 40 Kilogramm nicht übersteigen.

Jedes Frachtstück, welches Gegenstände der II. und III. Klasse enthält, ist mit einer deutlichen, auf rotem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug, welche Gegenstände der Klasse II und III enthalten, haben ausserdem die Aufschrift: „Muss getragen werden“ zu erhalten.

III. Schwefeläther (Aethyläther), sowie Collodium (I, lit. c) dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden. Die Verpackung dieser Gefässe, und zwar sowohl der Metall- wie der Glasgefässe, muss bei Vereinigung mehrerer Gefässe in einem Frachtstücke den in II, Ziffer 1, und bei Einzelverpackung den in II, Ziffer 2 gegebenen Vorschriften entsprechen, mit der Massgabe, dass bei Einzelverpackungen das Bruttogewicht des einzelnen Kollo 60 Kilogramm nicht übersteigen darf.

IV. Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) (I, lit. c) darf nur befördert werden, entweder:

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt; oder

2. in Blechgefässen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln um-

schlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein; oder

3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

V. Die Beförderung der roten rauchenden Salpetersäure (I, lit. d) unterliegt folgenden Vorschriften:

Falls dieselbe in Ballons, Flaschen oder Krukken verschickt wird, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl und insbesondere mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein. Die Ballons und Flaschen müssen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein.

Falls dieselbe in Metallbehältern versendet wird, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

VI. Weisser und gelber Phosphor (I, lit. e) muss mit Wasser umgeben in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlötet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als „gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend“ und mit „oben“ bezeichnet sein.

Roter (amorpher) Phosphor (I, lit. e) ist in gut verlötete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als „roten Phosphor enthaltend“ bezeichnet sein.

VII. Bucher'sche Feuerlöschdosen (I, lit. f) dürfen nur in blechernen Hülsen befördert werden. Diese Hülsen müssen in Kistchen eingestellt werden, welche höchstens 10 Kilogramm fassen und inwendig mit Papier verklebt sind. Diese Kisten müssen sodann in grössere, gleichfalls mit Papier ausgeklebte Kisten verpackt werden.

VIII. Falls die in Ziffer II und III aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als 10 Kilogramm zum Versandt kommen, ist es gestattet, sie sowohl mit einander als mit anderen, weder zu den Sprengstoffen noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Sie müssen dabei in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet sein.

Die rote rauchende Salpetersäure darf in der gleichen Menge und in der gleichen Weise nur mit gleichen Mengen anderer Mineralsäuren, mit Ausnahme von Brom, und mit anderen, weder zu den Spreng-

stoffen noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen in ein Frachtstück vereinigt werden.

Schwefelkohlenstoff im Gewichte von höchstens 2 Kilogramm darf mit anderen, weder zu den Sprengstoffen noch zu den ätzenden und feuergefährlichen Stoffen gehörigen Gegenständen zu einem Frachtstück vereinigt werden, wenn der Schwefelkohlenstoff sich in dicht verschlossenen Blechflaschen befindet und mit dem übrigen Inhalte des Frachtstückes in eine starke Kiste mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl oder anderen lockeren Substanzen fest eingebettet ist.

Die Vereinigung von Phosphor und Bucher'schen Feuerlöschdosen mit anderen Gegenständen zu einem Frachtstücke ist auch in kleinen Mengen nicht statthaft.

IX. die in Ziffer II bis VIII genannten Behälter (Gefässe aus Metall, Fässer, Kisten, Kübel und Körbe) müssen auf den Schiffen so verstaut sein, dass sie weder aneinanderstossen noch herabfallen können.

X. Feuergefährliche Gegenstände dürfen auf Dampfschiffen nur auf dem Verdeck, auf Schiffen, welche zur Personenbeförderung dienen, überhaupt nicht verladen werden.

XI. Schiffsräume, in welchen feuergefährliche Gegenstände untergebracht sind, dürfen nur mit Sicherheitslampen betreten und es darf in ihnen nicht geraucht werden. Liegen solche Räume unter Deck, so müssen sie eine wirksame Oberflächenventilation haben.

Offenes Feuer darf auf Fahrzeugen, welche feuergefährliche Gegenstände geladen haben, nicht brennen.

Die Schornsteine der unter Deck befindlichen Feuerstätten solcher Fahrzeuge müssen mit Funkenfängern versehen sein.

Auf Deck verladene feuergefährliche Gegenstände sind mit dicht schliessenden Plantüchern bedeckt zu halten.

XII. Fahrzeuge, welche feuergefährliche (Gegenstände lese) Stoffe geladen haben, sollen bei Tag eine blaue Flagge mit einem grossen weissen F (lateinische Druckschrift), bei Nacht eine blaue Laterne führen; dieselben müssen mindestens vier Meter über Bord am Maste oder an einer Stange befestigt sein.

Solche Fahrzeuge dürfen nur in einer Entfernung von mindestens 150 Meter von anderen Fahrzeugen oder von bewohnten Orten anlegen, soferne nicht von der Hafenbehörde und ausserhalb der Häfen von der Ortspolizeibehörde das Anlegen in einer grösseren Entfernung vorgeschrieben oder in einer kleineren Entfernung gestattet wird.

Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf Fahrzeuge, welche nur kleine Mengen (bis zu 10 Kilogramm, beziehungsweise bei Schwefelkohlenstoff bis zu 2 Kilogramm, vergl. Ziffer VIII) der einzelnen feuergefährlichen Stoffe, sei es in vorschriftsgemässer Einzelpackung, sei es in vorschriftsgemässer Zusammenpackung mit an-

deren Gegenständen (Ziffer VIII), mit sich führen, unter der Voraussetzung, dass das Gesamtgewicht der so mitgeführten kleinen Mengen feuergefährlicher Stoffe 40 Kilogramm nicht erreicht.

XIII. Sobald ein mit feuergefährlichen Gegenständen beladenes Fahrzeug seinen Bestimmungsort erreicht hat, muss der Führer die geladenen feuergefährlichen Gegenstände ihrer Menge und Art nach der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde unverzüglich angeben und sein Fahrzeug sogleich auf die angewiesene Liegestelle legen.

XIV. Soll ein Fahrzeug feuergefährliche Gegenstände laden oder solche löschen, so hat der Führer davon der zuständigen Polizei- oder Hafenbehörde vorher Anzeige zu machen.

Diese Behörde bezeichnet die Liegestelle, wo das Laden oder Löschen vorzunehmen und die Frist, binnen welcher es zu beginnen und zu beenden ist.

Die Liegestelle soll von bewohnten Gebäuden möglichst entfernt sein. Ohne geschäftliche Veranlassung ist der Zutritt zur Liegestelle nicht gestattet.

Beim Laden oder Löschen darf nicht geraucht, auf dem Fahrzeuge und in der Nähe des Liegeplatzes auch weder Feuer gemacht, noch offenes Licht gebraucht werden.

Bei Dunkelheit ist das Laden und Löschen nur mit besonderer Erlaubnis und nur unter Beleuchtung mit feststehenden Laternen, die mindestens zwei Meter über dem Arbeitsboden angebracht sind, gestattet.

Bei der Ladung wie beim Löschen dürfen die Körbe und Kübel mit Gefässen aus Glas oder Steinzeug, welche Stoffe enthalten, die zu den Klassen II und III der in Ziffer I, lit. a und b bezeichneten Gegenstände gehören, nicht auf Karren gefahren, noch auf Schulter oder auf dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

### c) Die Beförderung von ätzenden und giftigen Stoffen.

1. Sollen mit anderen Schiffen, als denen der staatlichen oder staatlich konzessionierten Dampfschiffahrts-Unternehmungen ätzende Stoffe, wie Säuren usw., transportiert werden, so hat im einzelnen Falle die Polizei- oder Hafenbehörde des Einladeortes zu bestimmen, ob diese Stoffe aus besonderen Fahrzeugen zu führen sind oder mit anderen Gütern verladen werden dürfen. Gestattet sie die Verladung mit anderen Gütern, so hat sie zugleich die erforderlichen Vorsichtsmassregeln anzuordnen, denen sich der Schiffer unterwerfen muss. Ueber die von ihr getroffenen Anordnungen erteilt sie dem Schiffer eine besondere Bescheinigung, welche dieser auf Erfordern der Polizei-, Hafen-, Zoll- und Wasserbaubeamten vorzeigen muss.

2. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rotes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) dürfen auf dem Bodensee nur dann versandt werden, wenn auf jedem Versandtstück in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind und die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist, entweder:

a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem, trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen; oder

b) in Säcken von geteerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem, trockenem Holze verpackt sind; oder

c) in verlöteten Blechzylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

3. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, dürfen auf dem Bodensee nur dann versandt werden, wenn:

a) auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind;

b) bei Verschickung in Ballons, Flaschen oder Kruken diese Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sind;

c) bei Verschickung in Metall-, Holz- oder Gummibehältern diese Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sind.

Diese Vorschriften gelten auch für die Gefässe, in welchen flüssige Arsenikalien transportiert worden sind.

4. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze usw.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weisses und rotes Präcipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massicot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten versendet werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transport unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse usw. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

5. Wenn solche Giftstoffe (nichtflüssige und flüssige Arsenikalien und andere giftige Metallpräparate) in Mengen von 5000 und mehr Kilogramm versendet werden sollen, so dürfen sie in Schiffen, welche andere Güter enthalten, nur in besonderen, wasserdicht abgeschlossenen Abteilungen derselben verladen werden.

Vor der Verladung muss der Schiffer der Polizei- oder Hafenbehörde Anzeige erstatten. Diese hat sich davon zu überzeugen, dass die zur Aufnahme der Giftstoffe bestimmten Abteilungen des Schiffes wirklich wasserdicht abgeschlossen sind.

Insgleichen ist, falls solche Giftstoffe in Mengen unter 5000 Kilogramm zusammen mit anderen Gegenständen transportiert werden sollen, darauf zu achten, dass die Giftstoffe abgesondert von Nahrungs- und Genussmitteln gestaut werden.

Ueber die von der Polizei- oder Hafenbehörde getroffenen Anordnungen hat sie dem Schiffer eine Bescheinigung zu erteilen.

6. Die Polizei- oder Hafenbehörde des Absendungsortes hat die Verladung zu untersagen, wenn die Kolli Beschädigungen erlitten haben, welche ohne deren Eröffnung wahrzunehmen sind.

Mit Bezugnahme auf die §§ 4 und 5 der vom Bundesrate des Deutschen Reiches über den Verkehr mit Sprengstoffen vereinbarten Vorschriften (Badische Verordnung vom 8. November 1893, den Verkehr mit Sprengstoffen betreffend, Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 137) ist ausserdem Folgendes zu beachten:

1. Wer von einem ausländischen Versendungsorte aus Sprengstoffe in Mengen von mehr als 35 kg Bruttogewicht auf dem Bodensee versendet, muss unter Angabe der Bestimmungsorte der Ortspolizeibehörde des Versendungsortes den Frachtschein zur Visierung vorlegen. Dem Frachtschein ist ein Lieferschein beizufügen, worauf der Empfänger seiner Zeit den Empfang der Sendung zu bescheinigen hat. Die bescheinigten Lieferscheine sind der Ortspolizeibehörde des Versendungsortes jederzeit auf Verlangen vorzulegen.

2. Wer als Schiffsführer, Spediteur, Transportbegleiter und dergleichen an der Versendung von solchen Sprengstoffen, welche den Vorschriften des Reichsgesetzes vom 9. Juni 1884 gegen den verbrecherischen und gemeingefährlichen Gebrauch von Sprengstoffen (Reichsgesetzblatt Seite 61) unterliegen, in der Weise teilnimmt, dass er dabei in den Besitz von Sprengstoffen gelangt, muss den vorgeschriebenen Erlaubnisschein zum Besitz von Sprengstoffen oder beglaubigte Abschrift desselben während der Dauer seines Besitzes stets bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen. Ausgenommen sind von der Pflicht zur Führung und Vorlage des Erlaubnisscheins die Organe der staatlichen Bodensee-Dampfschiffahrts-Verwaltung.

II.

Zum Vollzuge der Artikel 6, 7 und 10 der Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 sowie der Artikel 5 und 6 der gemeinsamen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen vom 28. September 1867 ergehen folgende Bestimmungen:

### A. In Betreff der Schiffsuntersuchung.

§ 1.

Die Untersuchung der Bodenseeschiffe und die Ausstellung der Prüfungsurkunde geschieht im Amtsbezirk Konstanz durch die Wasser- und Strassenbauinspektion Konstanz, in den Amtsbezirken Ueberlingen und Stockach durch die Wasser- und Strassenbauinspektion Ueberlingen.

Nach Erfordernis haben die Inspektionen zu der Untersuchung Sachverständige beizuziehen.

Zur Untersuchung der Schiffe, welche dem Betriebe der staatlichen Schiffahrtsverwaltung gewidmet sind, und zur Ausstellung der Prüfungsurkunde für solche Schiffe ist der Grossh. Maschineninspektor in Konstanz zuständig.

§ 2.

Das Gesuch um Ausstellung einer Prüfungsurkunde ist von dem Eigentümer oder dem Führer des Schiffes schriftlich oder mündlich (zu Protokoll) an die zuständige Wasser- und Strassenbauinspektion zu richten.

Das Gesuch muss folgende Angaben enthalten:

1. Gattung des Schiffes, ob Dampfschiff (Rad- oder Schraubendampfer), Motorschiff (Motorboot) oder Segelschiff, ob zum Transport von Personen oder von Gütern bestimmt, ob von Holz, Eisen oder Stahl gebaut;

2. die wichtigsten Abmessungen des Schiffes — Länge, Breite, Tiefe;

3. Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes und Name (Firma) des Schiffbauers, bei Motorschiffen (Motorbooten) auch der Werkstätte, in welcher der Motor gebaut ist;

4. die Ladefähigkeit des Schiffes — annähernd oder auf Grund erfolgter Aichung;

5. die Bezeichnung des Hafens oder Landungsplatzes, wo der Gesuchsteller das Schiff zur Untersuchung vorzuführen wünscht;

6. ein Verzeichnis derjenigen Schiffsgeräte, welche zum Zweck der sicheren Fahrt, für das Abgeben der vorgeschriebenen Signale

und für die Hilfeleistung bei Unglücksfällen auf dem Schiff vorhanden sind;

7. Zahl und Art der in Aussicht genommenen Bemannung des Schiffes.

Ist das Schiff auschliesslich oder vorwiegend für den Personenverkehr bestimmt, so hat der Gesuchsteller auch die nach seiner Ansicht zulässige grösste Zahl der an Bord zu nehmenden Personen anzugeben.

Dem Gesuch um Untersuchung eines Dampfschiffes ist ausserdem die amtliche Bescheinigung über die erfolgte Prüfung des Dampfkessels beizufügen.

Bei dem Antrag auf wiederholte Untersuchung eines Schiffes ist die Prüfungsurkunde — bei Dampfschiffen auch die Bescheinigung der Prüfung oder letztmaligen Revision des Kessels — vorzulegen und sind die wesentlichen Veränderungen und Erneuerungen einzelner Schiffsteile, deren Veranlassung, sowie Zeit und Ort der Ausführung anzugeben.

§ 3.

Ist wegen der Vollständigkeit des Gesuchs nichts zu erinnern, so bestimmt die Wasser- und Strassenbauinspektion Zeit und Ort der Untersuchung und beruft je nach Umständen den oder die Sachverständigen.

Der Gesuchsteller hat das zu untersuchende Schiff an den bestimmten Platz zu verbringen und für die zur Vornahme der Untersuchung erforderliche Hilfeleistung zu sorgen.

Das Schiff muss leer und in allen seinen Teilen zugänglich sein. Auf Verlangen der untersuchenden Inspektion hat der Gesuchsteller eine Probefahrt vorzunehmen.

Hat die Untersuchung keine Anstände ergeben, oder sind die vorgefundenen Mängel beseitigt worden, so ordnet die Inspektion die Bezeichnung der grössten zulässigen Eintauchung, sowie der Ladefähigkeit des Schiffes an und fertigt die Prüfungsurkunde doppelt aus; eine Ausfertigung wird dem Eigentümer oder dem Führer des Schiffes ausgehändigt, die andere von der Inspektion aufbewahrt.

Für die Untersuchung der Schiffe, welche dem Betriebe der staatlichen Schiffahrtsverwaltung gewidmet sind, wird das Verfahren durch die Grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen im Wege der Verwaltungsvorschrift geregelt.

§ 4.

Die Kosten des Verfahrens hat der Gesuchsteller zu tragen: Dieselben bestehen:

a) in den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der grössten zulässigen Eintauchung;

b) in der den beigezogenen Sachverständigen zu gewährenden Vergütung.

Die untersuchende Wasser- und Strassenbauinspektion ist berechtigt, von dem Gesuchsteller die Einzahlung eines Kostenvorschusses im Betrag der voraussichtlich entstehenden Kosten zu verlangen. Die Ausfolgung der Prüfungsurkunde kann verweigert werden, bis die Untersuchungskosten beziehungsweise der gegenüber dem einbezahlten Kostenvorschusse etwa entstandene Mehrbetrag an die dem Gesuchsteller bezeichnete Kasse entrichtet sind.

Ist das Verfahren eingestellt worden, weil die Untersuchung Mängel ergeben hat und diese von dem Gesuchsteller nicht innerhalb der ihm gestellten Frist beseitigt worden sind, so hat derselbe gleichwohl für die entstandenen Kosten aufzukommen.

§ 5.

Wird die Ausstellung der Prüfungsurkunde verweigert oder glaubt der Gesuchsteller durch die Bestimmung der grössten zulässigen Eintauchung sich benachteiligt, so steht ihm die Beschwerde an die Grossh. Oberdirektion des Wasser- und Strasenbaues zu.

Die Beschwerde ist bei der Wasser- und Strassenbauinspektion, welche die Untersuchung vorgenommen hat, schriftlich einzureichen.

## B. In Betreff der Schifferpatente.

§ 6.

Wer das in dem Artikel 10 der Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 beziehungsweise in dem Artikel 6 der gemeinsamen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen vom 28. September 1867 vorgeschriebene Patent über die Befugnis zum selbständigen Betrieb des Schiffergewerbes (Führung eines Segel- oder Dampfschiffes, eines Motorschiffes oder eines zur gewerbsmässigen Beförderung von Personen dienenden Motorbootes) erwerben will, muss nachweisen, dass er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens vier Jahren durchgemacht und davon wenigstens drei Jahre auf Bodenseeschiffen solcher Gattung zugebracht hat, zu deren Führung er durch das Patent die Berechtigung erhalten will.

Wird das Patent auch für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Ermatingen, beziehungsweise für den Rhein zwischen Oberstaad und Schaffhausen nachgesucht, so hat der Bewerber nach-

zuweisen, dass er während seiner Beschäftigung im Schiffergewerbe die betreffende Strecke wiederholt befahren hat.

§ 7.

Die gemäss § 6 erforderlichen Nachweise sind durch Zeugnisse derjenigen patentierten Schiffer zu führen, bei welchen der Bewerber gelernt oder in Dienst gestanden hat. Kann deren Zeugnis nicht mehr beigebracht werden, so genügt ein Zeugnis von zwei anderen patentierten Schiffern, dass der Bewerber die vorgeschriebene Zeit als Schiffer gedient und die Bodenseeschiffahrt erlernt, beziehungsweise die obengenannten Rheinstrecken wiederholt befahren hat.

In den Zeugnissen ist die Gattung der Schiffe — Ruderschiff, Segelschiff, Schleppschiff, Motorschiff (Motorboot), Dampfschiff —, auf welchen der Bewerber beschätigt war, sowie die Art der Beschätigung — ob als Schiffsknecht, Matrose, Schiffsgehilfe, Steuermann u. dergl. — anzugeben.

Die Zeugnisse müssen von einem öffentlichen Beamten beglaubigt sein.

§ 8.

Das Gesuch um Erteilung eines Schifferpatentes nebst den in § 7 genannten Zeugnissen ist, wenn der Bewerber im Amtsbezirk Konstanz seinen Wohnsitz hat, bei der Wasser- und Strassenbauinspektion Konstanz, wenn er im Amtsbezirk Ueberlingen oder Stockach seinen Wohnsitz hat, bei der Wasser- und Strassenbauinspektion Ueberlingen einzureichen.

Solche Bewerber, welche sich bereits im Besitz eines von der zuständigen österreichischen, bayerischen, württembergischen oder schweizerischen Behörde für den Bodensee ausgestellten Schifferpatentes befinden und noch ein Patent für den Untersee und die Rheinstrecke zwischen Konstanz und Ermatingen, beziehungsweise auch zwischen Oberstaad und Schaffhausen erwerben wollen, haben ihr Gesuch nebst Zeugnissen an die Wasser- und Strassenbauinspektion Konstanz zu richten.

Die Inspektion hat das Gesuch zu prüfen und mit gutächtlicher Aeusserung dem Bezirksamte zu übergeben.

Sofern es sich um ein Patent zur Führung eines Dampfschiffes oder eines Motorschiffes (Motorbootes) handelt, kann die Inspektion eine Probefahrt auf dem Bodensee, beziehungsweise derjenigen Rheinstrecke, für welche das Patent nachgesucht wird, unter Leitung eines Beamten der Inspektion anordnen.

Hiebei hat der Bewerber zu zeigen, dass er mit der Führung des Schiffes — bei Motorschiffen (Motorbooten) auch mit der Behandlung des Motors und des Treibapparats — und mit den schiffahrtspolizei-

lichen Vorschriften vollkommen vertraut ist. Die durch die Probefahrt entstehenden Kosten, mit Ausnahme etwaiger Tagegelder und Reisekosten des Inspektionsbeamten, hat der Bewerber zu tragen.

§ 9.

Das Bezirksamt beschliesst darüber, ob und unter welchen Bedingungen das Patent zu erteilen sei.

Das Patent wird von dem Bezirksamt nach dem Muster Anlage a zur Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee — wenn das Patent auch für den Untersee, beziehungsweise die Rheinstrecke zwischen Konstanz und Schaffhausen gelten soll, mit entsprechendem Zusatz — ausgefertigt und dem Bewerber ausgehändigt.

Das Gesuch um Erteilung eines Schifferpatentes ist dem Bezirksrat zur Entscheidung vorzulegen, wenn der Gesuchsteller innerhalb 14 Tagen nach Empfang des die Genehmigung versagenden oder nur unter Bedingungen erteilten Bescheids des Bezirksamtes auf mündliche Verhandlung vor dem Bezirksrat anträgt.

Von der Erteilung jeden Schifferpatentes ist der Wasser- und Strassenbauinspektion behufs Eintragung in das Schifferverzeichnis vom Bezirksamt Mitteilung zu machen.

§ 10.

Die Einziehung der Schifferpatente steht dem Bezirksrat zu, welcher das Patent ausgestellt hat, beziehungsweise gemäss § 8 dieser Verordnung auszustellen gehabt hätte.

Von jeder Einziehung eines Schifferpatentes ist der Wasser- und Strasenbauinspektion zum Strich in dem Schifferverzeichnis Nachricht zu geben.

§ 11.

Die §§ 6 bis 10 finden auf die Berechtigung zur selbständigen Führung von Schiffen, welche dem Betrieb der staatlichen Schiffahrtsverwaltung gewidmet sind, nur insoweit Anwendung, als es sich um die persönlichen Eigenschaften des Schiffsführers handelt. (Ziffer 5 des Schlussprotokolls zur Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee.)

Im übrigen beschliesst über die Zulassung zur selbständigen Führung solcher Schiffe und über die Zurücknahme derselben die zuständige Behörde der staatlichen Schiffahrtsverwaltung nach Massgabe der betreffenden besonderen Verwaltungsvorschriften.

III.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. Mai 1900 in Kraft. Mit gleichem Termin treten die Verordnungen vom 17. Dezember 1892, die Schiffahrt auf dem Bodensee betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 631), 3. Januar 1894, die Signalordnung für die Bodenseedampfschiffahrt betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 11) und 21. Januar 1895, die Schiffahrt auf dem Bodensee betreffend (Gesetzes- und Verordnungsblatt Seite 12) ausser Wirksamkeit.

Die in Kraft bleibenden Bestimmungen der Internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 (Regierungsblatt 1868 Seite 215) sind in Anlage IV zusammengefasst.

Karlsruhe, den 20. September 1899.

Grossherzogliches Ministerium des Innern:

gez. E i s e n l o h r.

Vdt. Franz.

---

Anlage I.

**Prüfungsurkunde.**

Das { dem / der } .................................... zu ....................................

gehörige { hölzerne / eiserne } .................... schiff, { genannt .................... / bezeichnet mit Nummer .......... }

mit einer Ladefähigkeit von .................. Tonnen ist in allen Teilen und Zubehörden untersucht, mit der grössten zulässigen Eintauchung in nachfolgend aufgeführter Weise bezeichnet und mit der im folgenden Verzeichnis angeführten Bemannung und Ausrüstung versehen für die Bodenseeschiffahrt tauglich befunden worden.

Auf Grund dieser Urkunde darf dieses Fahrzeug zur Bodenseeschiffahrt solange benützt werden, als es sich in dem erwähnten Zustande befindet und bis eine wesentliche Aenderung oder Erneuerung wichtiger Schiffsteile vorgenommen wird.

Urkundlich unter amtlicher Vollziehung und Besiegelung.

. . . . . . . . . , den . . ten . . . . . . . . . .

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

### Zulässige Eintauchung.

Die im beladenen Zustande zulässige Eintauchung des Schiffes ist an jeder Seite desselben

mittschiffs } mit { . . . . eisernen Klammern { von 25 cm
vorn und hinten } mit { . . . . aufgemalten Strichen { von 25 cm

Länge und 41 cm Breite bezeichnet worden.

Die Linie der grössten zulässigen Eintauchung geht durch die Unterkante der { Klammern / Striche }

Das Freibord beträgt hiernach (Angabe des Masses an den Stellen der Freibordzeichen):

### Bemannung.

Zur sicheren Fahrt des Schiffes muss sich die nachverzeichnete Bemannung auf demselben befinden:

..............................................................................................................................

..............................................................................................................................

### Ausrüstung.

Wenn das Schiff in Fahrt ist, müssen auf demselben vorhanden sein:

(Folgt Verzeichnis.)

(Bei zum Personenverkehr bestimmten Dampf- und Motorschiffen.)

Die grösste Zahl von Reisenden, welche an Bord genommen werden darf, beträgt:

..............................................................................................................................

Anlage II.

## Urkunde über fernere Untersuchung.

Das vorstehend benannte Schiff ist heute nach vorgenommener

Aenderung .................................................................................. }
Erneuerung von ........................................................................... } auf Antrag des

.................................................................. zu ..................................................................

in allen seinen Teilen und Zubehörungen untersucht worden. Es hat sich ergeben, dass ................................................................................................

................................................................................................................................................

................................................................................................................................................

................................................................................................................................................

.........................................................., den..............ten ..........................................

(Bezeichnung der Behörde und Unterschrift.)

Anlage III.

# Signal-Ordnung

## für die Bodenseeschiffahrt.

### I. Nebelsignale.

Sind von den Dampfschiffen stets mit der Dreiklangpfeife zu geben.

| Signal-Nr. | Name und Bedeutung des Signals | Art und Weise der Signalisierung | Beantwortung des Signals |
|---|---|---|---|
| 1 | Nebelsignal der Dampfschiffe im See (§ 12, Ziffer 1 a). | — ——— — In der Minute drei langgezogene Pfiffe in gleichen Zwischenpausen | Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten. |
| 2a | Erkennungssignal der Dampfschiffe auf Kursfahrten mit geraden Kursnummern*) (§ 12, Ziffer 1 c). | UU UU UU Dreimal in der Minute zwei kurz rasch aufeinanderfolgende Pfiffe | Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten |
| 2b | Desgleichen mit ungeraden Kursnummern**) (§ 12, Ziffer 1 c). | UUU UUU UUU Dreimal in der Minute drei kurze rasch aufeinanderfolgende Pfiffe | |

*) Es haben gerade Nummern die Fahrten:

1. Bregenz—Konstanz direkt.
2. Bregenz—Lindau—Friedrichshafen—Meersburg—Konstanz.
3. Konstanz—Romanshorn—Rorschach—Bregenz.
4. Ludwigshafen—Meersburg—Konstanz.
5. Alle übrigen Fahrten vom schweizerischen u. österreichischen nach dem gegenüberliegenden deutschen Ufer.

**) Es haben ungerade Nummern die Fahrten:

1. Konstanz—Bregenz direkt.
2. Konstanz-Meersburg—Friedrichshafen—Lindau—Bregenz.

| Signal-Nr. | Name und Bedeutung des Signals | Art und Weise der Signalisierung | Beantwortung des Signals |
|---|---|---|---|
| 3 | Nebelsignal eines Dampfschiffes, welches ausserhalb eines Hafens verankert ist. (§ 12, Ziffer 1 g). | UUUUUUUUU In der Minute mindestens einmal mit der Glocke zu läuten | |
| 4 | Nebelsignal der Motorschiffe, Segelschiffe, Güterschleppschiffe und Trajektkähne in selbständiger Fahrt (§ 12, Ziffer1 b u. c). | ——————— In der Minute ein langgezogener Ton mit dem Nebelhorn | Ist von den Dampfschiffen und Mortorschiffen ohne beigesetztes Segel mit ihrem Erkennungssignal zu beantworten. |
| 5a | Erkennungssignal der Motorschiffe ohne beigesetztes Segel (§ 12, Ziffer 1 e). | —— UU —— UU Zweimal in der Minute je ein langgezogener Ton mit darauffolgenden zwei kurzen Tönen mit dem Nebelhorn | Ist von jedem Schiff mit seinem Erkennungssignal zu beantworten. |
| 5b | Erkennungssignal der Motorschiffe mit beigesetztem Segel, der Segelschiffe, Güterschleppschiffe und Trajektkähne in selbständiger Fahrt in Hörweite der Nebelsignale von Dampfschiffen, auch der Fischerboote in gleichem Fall (§ 12, Ziffer 1 c). | UUUUUUUUUU In rascher Aufeinanderfolge kurze Töne mit dem Nebelhorn | Ist von den Dampfschiffen und den Motorschiffen ohne beigesetztes Segel mit ihrem Erkennungssignal zu beantworten. |

3. Bregenz—Rohrschach—Romanshorn—Konstanz.
4. Konstanz—Meersburg—Ludwigshafen.
5. Alle übrigen Fahrten vom deutschen nach dem gegenüberliegenden schweizerischen und österreichischen Ufer.

| Signal-Nr. | Name und Bedeutung des Signals | Art und Weise der Signalisierung | Beantwortung des Signals |
|---|---|---|---|
| 5c | Erkennungssignal geschleppter Schiffe, so lange sie in Hörweite der Nebelsignale anderer Schiffe sind, sowie bei der Annäherung an den anzulaufenden Hafen (§ 12, Ziffer 1 d) | ——— In der Minute mindestens ein langgezogener Ton | Ist von den Dampfschiffen und den Motorschiffen ohne beigesetztes Segel mit ihrem Erkennungssignal zu beantworten. |
| 6 | Nebelsignal der Motor- oder Segelschiffe, der Güterschleppschiffe und Trajektkähne, welche ausssrhalb eines Hafens geankert sind (§ 12, Ziffer 1 g). | UU In der Minute mindestens einmal zwei rasch aufeinanderfolgende Töne mit dem Nebelhorn | |
| 7 | Nebelsignal der Häfen u. Dampfschifflandestellen für fahrplanmässig verkehrende oder vorher angemeldete Schiffe. | — — — In der Minute drei langgezogene Töne mit dem Nebelhorn oder Inbetriebnahme eines Glockenschlagwerks. Anhaltendes Läuten mit der Nebelglocke am Hafenkopf mit entsprechenden Zwischenpausen. Diese Signalisierung hat sofort beim Wahrnehmen von Nebelsignalen der Schiffe zu beginnen und ist bis zur Einfahrt derselben fortzusetzen. | Wird von den Dampfschiffen mit dem Hafeneinfahrtssignal I beantwortet, sobald das Nebelhorn, oder Glockenschlagwerk, und mit dem Hafeneinfahrtssignal II, sobald die Nebelglocke am Hafenkopf gehört wird (§ 12, Ziffer 1 f). |

| Signal-Nr. | Name und Bedeutung des Signals | Art und Weise der Signalisierung | Beantwortung des Signals |
|---|---|---|---|
| 8 | Hafeneinfahrtssignal I ist von den Dampfschiffen zu geben, sobald das Nebelhorn oder das Glockenschlagwerk eines anzulaufenden Hafens vernommen wird und zwar solange, bis die Nebelglocke am Hafenkopf gehört wird (§ 12, Ziffer 1 f). | ——— ——— Zwei langgezogene Pfiffe mit einer kurzen Zwischenpause | |
| 9 | Hafeneinfahrtssignal II ist von den Dampfschiffen zu geben, sobald die Nebelglocke am Hafenkopf eines anzulaufenden Hafens vernommen wird, und zwar so lange, bis das Glockensignal zur Einfahrt vom Dampfschiff aus gegeben wird (§ 12, Ziffer 1 f). | —— —— —— Drei langgezogene Pfiffe in gleichen Zwischenpausen | |

## II. Manöversignale.

Sind von den Dampfschiffen stets mit der einfachen Dampfpfeife zu geben.

| Signal-Nr. | Name und Bedeutung des Signals | Art und Weise der Signalisierung | Beantwortung des Signals |
|---|---|---|---|
| 10 | Abfahrtssignal durch dasselbe verlangt ein Dampfschiff, welches die Ausfahrt bewerkstelligen will, von einem im Einlaufen begriffenen Dampfschiffe, dass letzteres die Ausfahrt freilasse (§ 13, Ziffer 4) | U U U<br>Drei kurze Pfiffe in gleichen Zwischenpausen | Ist von dem anderen Dampfschiff mit dem gleichen Signal zu beantworten |
| 11 | Hafen-, Ein- und Ausfahrtssignal der Motorschiffe ist von Motorschiffen abzugeben, wenn sie sich beim Einlaufen der Hafenlucke auf etwa 200 Meter genähert haben, beim Auslaufen, bevor sie in das Fahrwasser der Hafenlucke einfahren. Motorboote und kleine Dampfboote haben dieses Signal ebenfalls abzugeben (§ 13, Ziffer 6) | UUU UUU UUU<br>Dreimal je drei kurze rasch aufeinanderfolgende Töne mit Zwischenpausen von etwa 5 Sekunden mit dem Nebelhorn beziehungsweise mit der Dampfpfeife | |
| 12 | Abschwenkungssignal ist bei unsichtigem Wetter zu geben, | ———<br>Ein langgezogener Pfiff | |

| Signal-Nr. | Name und Bedeutung des Signals | Art und Weise der Signalisierung | Beantwortung des Signals |
|---|---|---|---|
| | wenn ein von einer Dampferstation rückwärts abgefahrenes Dampfschiff abgeschwenkt und den vorgeschriebenen Kurs eingeschlagen hat (§ 13, Ziffer 3) | | |
| 13 | Ueberholungssignal bei Nacht eines Dampfschiffes oder Motorschiffes, welches bei Nacht einem anderen Schiff vorfahren will (§ 11, Ziffer 9) | U U U U U<br>Fünf kurze Pfiffe mit der Dampfpfeife, beziehungsweise fünf kurze Töne mit dem Nebelhorn | Auf Schiffen, welche kein Hecklicht führen, ist am Heck (an der Wanne) ein weisses Licht hin- u. herzuschwenken. Dieses Signal ist auch schon zu geben, wenn das vordere Schiff das überholende Schiff früher wahrnimmt (§ 10, Ziffer 4) |
| 14a | Kursänderungssignal<br>Ich richte meinen Kurs nach rechts (§ 11, Ziffer 10) | U<br>Ein kurzer Pfiff | Ist von dem angerufenen Dampfschiff durch dasjenige Kursänderungssignal zu beantworten, welches dem von ihm beabsichtigten Ausweichmanöver entspricht. |
| 14b | Kursänderungssignal<br>Ich richte meinen Kurs nach links (§ 11, Ziffer 10) | UU<br>Zwei kurze Pfiffe | |
| 14c | Kursänderungssignal<br>Ich stoppe oder ich gehe zurück (§ 11, Ziffer 10) | ——— U ———<br>Ein langgezogener, ein kurzer und ein langgezogner Pfiff | Will das angerufene Schiff seinen Kurs nicht ändern, sondern geradeaus gehen, so hat es diese Absicht durch einen mindestens 6 Sek. langen Pfiff bekannt zu geben |

## III. Alarm- und Notsignale.

| Signal-Nr. | Name und Bedeutung des Signals | Art und Weise der Signalisierung | Beantwortung des Signals |
|---|---|---|---|
| 15 | Alarmsignal<br>Dasselbe ist zu geben, um ein anderes Schiff auf eine drohende Gefahr aufmerksam zu machen, oder von einem Dampf- oder Motorschiff ohne beigesetztes Segel, wenn es manövrierunfähig oder sonst ausser Stande ist, vorschriftsgemäss auszuweichen und sich ein anderes Schiff ihm in gefahrdrohender Weise nähert (§ 11, Ziffer 6 und 7) | UUUUUUU<br>Kurze, rasch aufeinanderfolgende Glockenschläge in einfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen) beziehungsweise desgleichen Töne mit dem Nebelhorn (bei anderen Schiffen) | Ist mit dem gleichen Signal mit Dampfpfeife, beziehungsweise Nebelhorn zu beantworten |
| 16 | Notsignal<br>ist zu geben, um Hilfe zu erlangen, wenn das eigene Schiff in Not oder Gefahr ist (§ 14) | UUUUUUU<br>UUUUUUU<br>Kurze, rasch aufeinanderfolgende Pfiffe oder Glockenschläge in mehrfacher Reihenfolge (bei Dampfschiffen), beziehungsweise desgleichen Töne mit dem Nebelhorn (bei anderen Schiffen). Hissen der Notflagge — eine grosse rote Flagge, Abbrennen von Blickfeuern, Kanonenschüsse | Ist von den Schiffen mit dem Alarmsignal und von den Häfen mit Kanonenschüssen zu beantworten |

Anlage IV.

b) In Kraft bleibende Bestimmungen der

# Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee

vom 22. September 1867 (Regierungsblatt 1868 Seite 215).

## Rechtsverhältnisse.

### Artikel 1.

Die Schiffahrt auf dem Bodensee soll unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen zum Transport von Personen, Waren und anderen Gegenständen jedermann gestattet sein und es dürfen keine anderen als die in der gegenwärtigen Ordnung bestimmten Abgaben und Gebühren jeder Art erhoben werden.

Die vertragenden Staaten werden gegenseitig die zur Bodensee-Schiffahrt gehörigen Schiffe und deren Ladungen ebenso behandeln, wie die eigenen Bodenseeschiffe und deren Ladungen.

Auf dem Bodensee dürfen die Schiffe nirgends gezwungen werden, ihre Ladung ganz oder teilweise zu löschen oder an Bord eines anderen Schiffes zu bringen.

Alle Stapel- und Umschlagsrechte sind und bleiben aufgehoben.

## Hafenanstalten.

### Artikel 2.

Die kontrahierenden Staaten werden dafür sorgen, dass in den bestehenden oder neu zu errichtenden Häfen die erforderlichen Anstalten für die ungehinderte und sichere Ein- und Ausfahrt, für das Hafenbecken, für die Befestigung und den Schutz, sowie die sichere An- und Abfuhr, die Ein- und Ausladung der Schiffe getroffen und jederzeit in ordnungsmässigem Stande erhalten werden.

## Beseitigung von Schiffahrtshindernissen.

### Artikel 3.

Die Bodenseeuferstaaten werden auch dafür Sorge tragen, und zwar jeder längs seiner Uferstrecke und auf dem dazu gehörigen Wassergebiete, dass nicht durch irgend welche künstliche Anlagen, durch den Betrieb von Gewerben oder durch sonstige Unternehmungen der Schiffahrt auf dem Bodensee Hindernisse bereitet werden.

### Hafengebühren.

#### Artikel 4.

Für die Benützung der Hafenanstalten sowie der sonstigen Landungsstellen sollen ausser Magazin- und Lagergebühren, deren Feststellung jeder Regierung der Uferstaaten überlassen bleibt, keinerlei Gebühren entrichtet werden.

Die hiernach zugelassenen Gebühren müssen für Inländer und Ausländer gleich sein.

### Bodenseeschiffe und deren Erfordernisse.

#### Artikel 5.

Als zur Bodenseeschiffahrt gehörig soll jedes Schiff betrachtet werden, bei welchem der Nachweis über die Einhaltung der in den Artikeln 6 und 7 vorgeschriebenen Bedingungen geliefert wird.

Im übrigen bleibt die Bestimmung darüber, welche Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Schiffes gehören, sowie die Regelung des Verfahrens bei der Untersuchung der Schiffe jeder Regierung der Bodenseeuferstaaten vorbehalten.

#### Artikel 6.

Bevor ein Schiff seine erste Fahrt auf dem Bodensee antritt, hat der Eigentümer oder Führer eine Bescheinigung über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung und Bemannung desselben zu erwirken. Diese Bescheinigung wird von den in jedem Uferstaate hierzu eingesetzten Kommissionen für die Schiffe der Angehörigen des betreffenden Staates auf Grund einer durch Sachverständige vorzunehmenden Untersuchung ausgestellt.

Diese Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes zu wiederholen und das Ergebnis auf der Prüfungsurkunde zu verzeichnen.

Die Prüfungsurkunde muss sich während der Fahrt jederzeit an Bord des Schiffes befinden. Sie ist dem Befrachter, sowie den Hafen- und Polizeibehörden auf Verlangen vorzuzeigen.

#### Artikel 7.

Jedes Fahrzeug muss mit einer von weitem lesbaren Schrift zur Bezeichnung des Schiffes den Namen oder die Nummer desselben enthalten, auch soll seine Tragfähigkeit in Zentnern an den Aussenwänden angegeben sein.

Der Name oder die sonstige Bezeichnung des Schiffes, sowie seine Tragfähigkeit sind auch in die Prüfungsurkunde (Artikel 6) aufzunehmen.

### Berechtigung zur Bodensee-Schiffahrt.

Artikel 10.

Die Befugnis zur Führung eines Segel- oder eines Dampfschiffes auf dem Bodensee steht nur denjenigen zu, welche von der Regierung des Uferstaates, in welchem sie die Eigenschaft als Staatsangehörige besitzen, zur selbständigen Ausübung dieses Gewerbes zugelassen und hierüber mit einem Patente (Anlage a) versehen worden sind.

Die Feststellung der näheren Bestimmungen für die Verleihung und auch für die Wiedereinziehung der Schifferpatente bleibt der Regierung jedes Bodenseeuferstaates überlassen.

Die Wiedereinziehung eines Schifferpatentes soll erfolgen, wenn ein Schiffer wegen mehrfacher grober Verletzungen der die Sicherheit und die Ordnung der Bodensee-Schiffahrt betreffenden Vorschriften bestraft worden ist.

Der Schiffer hat sein Patent jederzeit mit sich zu führen und muss solches den zur Handhabung der Hafenordnung aufgestellten Organen auf Verlangen vorweisen.

### Befugnisse der Hafenbehörden.

Artikel 11.

Die Hafenbehörden sind berechtigt und verpflichtet, darüber zu wachen, dass die Fahrzeuge in vorschriftsmässigem Zustande erhalten werden, dass die notwendigen Requisiten vorhanden sind und dass die Mannschaft sich in dienstfähigem Zustande befindet.

Werden in diesen Beziehungen Gebrechen wahrgenommen und dieselben auf Anfordern nicht alsbald beseitigt, so sind die Hafenbehörden berechtigt, das Auslaufen der Schiffe bis nach Hebung des Mangels zu untersagen.

Bei Nebel ist das Schleppen von Holzflössen zu untersagen.

### Allgemeine Verpflichtungen des Schiffsführers.

Artikel 12.

Jeder Schiffsführer ist verpflichtet, von allen ihm auf der Fahrt begegneten ausserordentlichen Vorkommnissen in dem ersten Hafen, in welchem er einläuft, der Hafenbehörde Meldung zu machen, namentlich hat er an der Warenladung verübte Diebstähle, mutwillige, boshafte oder sonstige Beschädigungen unter genauer Anzeige aller Umstände anzuzeigen.

Er hat ferner hinsichtlich der Feuersicherheit besonders darauf zu achten, dass auf dem Schiffe, wenn es mit leicht Feuer fangenden Gegenständen beladen ist, oder wenn sich das Schiff in der Nähe

feuergefährlicher Gegenstände befindet, kein offenes Feuer unterhalten wird und dass auch bei Haltung geschlossener Feuer alle eine volle Feuersicherheit verbürgende Vorkehrungen getroffen und die Feuer stets sorgfältig überwacht werden.

### Verpflichtungen bezüglich des Personen-Transports.

#### Artikel 13.

Das Einnehmen und Aussetzen von Passagieren hat mit der gehörigen Ordnung zu geschehen und es darf, bevor die Verbindung zwischen Ufer und Schiff fest und in einer volle Sicherheit gewährenden Weise hergestellt ist, der Uebertritt der Reisenden nicht gestattet werden.

### Haftbarkeit des Schiffahrts-Unternehmers.

#### Artikel 15.

Die Haftungsverbindlichkeit des Schiffsführers für die von ihm übernommenen Transporte, sodann die Frage, ob und inwiefern der Eigentümer des Schiffs statt des in seinem Dienst stehenden Führers in Anspruch genommen werden könne, wird nach den in jedem Uferstaate geltenden bürgerlichen Gesetzen beurteilt.

Die Haftung öffentlicher Versendungsanstalten richten sich nach den Bestimmungen der betreffenden Transportordnungen.

### Verhaltungsmassregeln bei drohenden Gefahren.

#### Artikel 17.

Bei Unglücksfällen, welche das Schiff mit Gefahr bedrohen, müssen Führer und Mannschaft bei persönlicher Verantwortung vor allem auf Beseitigung der Gefahr, wenn dieses noch möglich ist, sonst aber und wenn die Gefahr dringend, vorerst auf die Rettung der Personen, und sodann auf Bergung der Warenladung die angestrengteste Tätigkeit verwenden.

Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen Schiffe sind zur schleunigen Hilfeleistung verpflichtet, und zwar Dampfboote selbst dann, wenn sie dabei weit von ihren Kursen abweichen müssen.

Die gleiche Obliegenheit haben die Hafenbehörden, sobald sie auf irgend einem Wege Kenntnis erhalten haben, dass sich ein Schiff auf dem See in Gefahr befindet.

Fand ein Zusammenstoss zwischen zwei Dampfbooten statt, so ist der Kapitän eines jeden derselben verpflichtet, nicht eher seine Fahrt fortzusetzen, als bis er Erkundigung eingezogen und die Gewiss-

heit erlangt hat, dass das andere Schiff nicht in gefahrdrohender Weise beschädigt ist. Hat das eine Schiff eine gefährliche Beschädigung erlitten, so muss der Kapitän des anderen Schiffes auf Verlangen die Reisenden, das Schiffspersonal und die Ladung des beschädigten Schiffes ohne Verzug und soweit irgend möglich an Bord nehmen. Von einem eingetretenen Unglücksfalle hat der Schiffsführer nach Umständen auch der nächsten Ortsbehörde (vergl. Artikel 12) alsbald Anzeige zu machen, welche verpflichtet ist, tätige Beihilfe zu leisten, für möglichst sichere Bergung der Waren zu sorgen und den Fall einer stattgefundenen Havarie genau zu konstatieren, um sodann auf Verlangen die gepflogenen Verhandlungen an diejenige Staatsbehörde abzugeben, welche die polizeiliche oder die gerichtliche Abwandung des Falles an sich gezogen hat.

## Vorschriften beim Einlaufen in Häfen.

### Artikel 18.

Das Einlaufen der Schiffe in die dem zollpflichtigen Verkehre geöffneten Häfen ist täglich und selbst zur Nachtzeit gestattet. Die eigentliche zollamtliche Abfertigung der Ladung findet nach den in jedem Hafen bestehenden desfallsigen Vorschriften statt.

Das Ein- und Ausladen derjenigen Dampfboote, bei welchen dieses mit Rücksicht auf ihre fahrplanmässigen Fahrten ausser den gewöhnlichen Zollstunden zu geschehen hat, ist gestattet.

### Artikel 19.

Schiffe dürfen in den Häfen in der Regel nur an den bestimmten Landungs- und Ladeplätzen still liegen.

Es wird jedem in den Hafen einlaufenden Schiffe, sofern es wegen grösseren Andranges von Schiffen notwendig wird, von dem Hafenmeister die Anlandestelle angewiesen und ohne Erlaubnis desselben ist es nicht gestattet, den einem Fahrzeuge angewiesenen Landungsplatz mit einem anderen zu vertauschen. Die für Dampfboote bestimmten Landungsplätze sind von anderen Schiffen möglichst frei zu halten.

Unter allen Umständen muss dafür gesorgt werden, dass durch die gelandeten Schiffe die Schiffahrt so wenig als möglich gehindert wird.

Die Schiffsführer haben dafür zu sorgen, dass ihre im Hafen liegenden Schiffe sorgfältig an die hierzu bestimmten Pfähle oder Ringe befestigt werden.

### Ausladung.

Artikel 20.

Dampf-, Schlepp- und Segelschiffe kommen nach der Reihenfolge ihrer Ankunft zur Ausladung; bei öffentlich bekannt gemachten Tourfahrten der Dampfboote wird jedoch letzteren ein Vorrang eingeräumt und bei mehreren derartigen Dampfbooten entscheidet die kursplanmässige Abfahrtszeit. Schleppschiffe werden aber bezüglich der Reihenfolge der Ausladung den Segelschiffen gleich behandelt.

Das Ladegeschäft darf jeder Schiffsführer durch eigene Leute besorgen lassen. Für das Bedürfnis weiteren Personals kann jede Hafenbehörde durch Aufstellung von Güterladern, deren Gebühren durch ein Regulativ festgesetzt werden, sorgen.

### Nachenfahrten.

Artikel 21.

Alle vorstehenden Bestimmungen der Schiffahrts- und Hafenordnung finden auf einfache Ueberfahrten zwischen naheliegenden Uferplätzen, auf Spazierfahrten mit Gondeln und dergleichen keine Anwendung.

### Aussergewöhnliche Landungsplätze.

Artikel 22.

An anderen Orten als an den von jeder Uferregierung im allgemeinen bestimmten Hafen- und Landungsplätzen darf ein Schiffsführer ohne Erlaubnis der zuständigen Behörden nur dann ein- oder ausladen, wenn Naturereignisse oder Unglücksfälle ihn an der Fortsetzung seiner Fahrt ganz verhindern, oder dieselbe nur mit grosser Gefahr für Schiff oder Ladung möglich machen. Er ist aber in allen diesen Fällen verpflichtet, der Zollbehörde, wenn eine solche sich in der Nähe des Landungsplatzes befindet, sonst der nächsten Ortsobrigkeit, von dem Vorfalle tunlichst bald Anzeige zu erstatten und sich, bis ihm von der einen oder (der) andern Seite Verhaltungsmassregeln erteilt sind, jeder für die Sicherung von Schiff und Ladung nicht dringend nötigen Handlung zu enthalten.

### Beschädigung der Hafenbauten und Ufer.

Artikel 23.

Jede Beschädigung der Hafenbauten und Ufer, der aufgestellten Bezeichnungen, der Anbindepfähle und Ringe, Leuchttürme, Geländer, Stiegen, Wege, Bäume, Bänke und anderer zur Hafenanstalt gehörigen

Gegenstände ist strengstens untersagt und hat die Ersatzpflicht zur Folge.

In das Hafenbecken dürfen weder schwimmende noch sinkende Gegenstände geworfen werden.

Wenn bei dem Aus- oder Einladen oder sonst zufällig Gegenstände in das Waser fallen, welche die Schiffahrt hindern könnten, muss der Schuldtragende unter Haftung des Schifführers diese Gegenstände ungesäumt aus dem Hafenbecken wieder entfernen lassen. Geschieht dieses nicht binnen der von der Hafenbehörde zu bestimmenden Zeit, so hat die Wegschaffung auf Kosten des Schuldigen, abgesehen von der Letzteren treffenden Ordnungsstrafe, zu geschehen.

### Kontraventionsfälle.

### Artikel 24.

Die Nichtbefolgung der in gegenwärtiger Schiffahrts- und Hafenordnung gegebenen Vorschriften und die Uebertretung der darin ausgesprochenen Verbote wird ausser dem von dem Schuldtragenden zu leistenden vollen Schadenersatze mit einer nach der grösseren oder geringeren Absichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit des Vergehens zu bemessenden Strafe geahndet und zwar von den Behörden und nach den Gesetzen desjenigen Landes, auf dessen Gebiete die strafbare Handlung begangen ist.

Kein Schiffführer soll aber infolge einer gegen ihn oder seine Mannschaft eingeleiteten Untersuchung, sofern es sich nur um eine polizeilich strafbare und bloss mit einer Geldstrafe zu ahndende Uebertretung handelt, an der Fortsetzung seiner Reise gehindert werden, wenn derselbe für Strafe, Kosten und Schadenersatz eine von dem Richter festzusetzende Kaution geleistet hat.

### Artikel 25.

Das Verfahren bei der Untersuchung von Uebertretungen gegen diese Schiffahrts- und Hafenordnung soll ein möglichst einfaches und beschleunigtes sein. Vorladungen und sonstige Verfügungen der untersuchenden Behörde richten sich nach den Bestimmungen der betreffenden Landesgesetzgebung und beziehungsweise nach den bestehenden internationalen Jurisdiktions-Verträgen.

Falls indessen ein der Uebertretung dieser Schiffahrts- und Hafenordnung beschuldigter Angehöriger eines anderen Staates dem Vollzuge eines Straferkenntnisses, welches in dem Staatsgebiete der Uebertretung gegen ihn erlassen wurde, sich entzieht, so soll auf Veranlassung der erkennenden Behörde die verübte Uebertretung im Heimatstaate des Beschuldigten nach Massgabe der dortigen Landesgesetze untersucht und bestraft werden.

### Vollzugsbehörden.

Artikel 26.

Welche Behörden und Organe mit der Handhabung der Schiff- fahrt- und Hafenordnung, mit der Ueberwachung der Häfen und der Schiffe, mit der Untersuchung und Bestrafung der Uebertretungen dieser Ordnung beauftragt sind, richtet sich in jedem Uferstaate nach den daselbst bestehenden Organisationsbestimmungen.

Die Regierungen der Bodenseeuferstaaten werden sich von den beteiligten Behörden und Organen sowie von den eintretenden nicht bloss personellen Veränderungen jeweils gegenseitig in Kenntnis setzen.

---

Anlage a.

### Muster eines Schifferpatentes.

Vorzeiger dieses

N. N.

aus ..........................................................................................................................................

hat nach Nachweisung seiner Befähigung die Erlaubnis zur Führung jedes auf dem Bodensee fahrenden

Segel-, Ruder- oder Schleppschiffes,
Dampfbootes
jeder Grösse oder
von . . . . Zentner Ladungsfähigkeit

erhalten.

Nach vorgängiger Angelobung von seiner Seite, das seiner Leitung anzuvertrauende Fahrzeug mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, von demselben Schaden und Unglück oder Gefahr, in welche es mit den darauf befindlichen Personen und Waren geraten könnte, nach allen Kräften und bestem Fleisse soweit möglich abzuwenden, auch bei seinen Fahrten die Bestimmungen der allgemeinen Schiff- fahrts- und Hafenordnung sowie die in jedem Uferstaate noch besonders geltenden Vorschriften genau zu befolgen, ist ihm hierüber gegenwärtiges Schifferpatent ausgestellt worden.

.........................................., den ...........ten ...................................... 1..........

Namen der Behörde.

Unterschrift.

(L. S.)

---

## c) Verordnung.

Die Beurkundung der auf dem Bodensee eintretenden Geburts- und Sterbefälle betreffend.

Nachdem bezüglich der Beurkundung der auf dem Bodensee eintretenden Geburts- und Sterbefälle Zweifel entstanden sind, wird nach Benehmen mit den Regierungen der übrigen Bodenseeuferstaaten Nachstehendes verfügt:

1. Die standesrechtliche Behandlung derjenigen auf dem Bodensee eintretenden Geburts- und Sterbefälle, welche in der unmittelbaren Umgebung des Seeufers sich ereignen, soll durch den Standesbeamten des betreffenden Uferbezirks vorgenommen werden.

2. Diejenigen Geburts- und Sterbefälle, die ausserhalb der unmittelbaren Umgebung des Seeufers sich ereignen, sollen durch den Standesbeamten desjenigen Bezirks beurkundet werden, in welchem das Schiff oder Fahrzeug, auf dem der Fall sich ereignet oder von dem eine Leiche aus dem See aufgenommen wird, seinen regelmässigen Standort inne hat.

3. Durch die vorstehende Anordnung wird weder den Hoheitsverhältnissen auf dem Bodensee präjudiziert, noch den Vorschriften über die gerichtliche Zuständigkeit in Verlassenschaftsangelegenheiten vorgegriffen.

4. Die gegenseitige Mitteilung der Zivilstandsurkunden über die auf dem Bodensee vorgekommenen Geburts- und Sterbefälle richtet sich nach den unter den Uferstaaten diesfalls zu treffenden allgemeinen Verabredungen.

Karlsruhe, den 27. Mai 1880.

Ministerium des Grossh. Hauses und der Justiz.

Grimm.

Vdt. Kratt.

---

## d) Uebereinkunft.

Die Anwendung gleichartiger Bestimmungen für die Fischerei im Bodensee (1894) betr.

Um die wertvollen Fischarten im Bodensee zu erhalten und zu vermehren, sind die Regierungen von Baden, Bayern, Liechtenstein, Oesterreich, der Schweizerische Bundesrat und die Regierung von

Württemberg übereingekommen, gleichartige Bestimmungen zu vereinbaren.

Zu diesem Zwecke haben

die Grossherzoglich badische Regierung den Herrn Ministerpräsidenten Buchenberger, den Herrn Geheimen Legationsrat Freiherrn von Marschall und den Herrn Ministerialrat Dr. Reinhard;

die königlich bayerische Regierung den Herrn Ministerialrat Ritter von Haug, den Herrn Bürgermeister von Lossow und den Herrn Kammerer Freiherrn Logner von Hüttenbach;

die fürstliche liechtensteinische Regierung den fürstlichen Landesverweser Herrn Stellwag von Carion;

die kaiserlich königliche österreichische Regierung den Herrn Sektionschef Ritter von Rinaldini und den Herrn Birnbaumer;

der schweizerische Bundesrat den Herrn Oberforstinspektor Coaz und den Herrn Nationalrat Meister;

die königl. württembergische Regierung den Herrn Finanzrat Geyer, den Herrn Regierungsrat Maginot und den Herrn Prof. Dr. Sieglin

zu Bevollmächtigten ernannt und es sind dieselben zusammengetreten und haben unter Vorbehalt der Genehmhaltung seitens der beteiligten Regierungen folgende Uebereinkunft abgeschlossen:

### Artikel 1.

Die in den Artikeln 2 bis einschliesslich 12 der gegenwärtigen Uebereinkunft enthaltenen Bestimmungen gelten für den Bodensee (Obersee einschliesslich des Ueberlingersees) bis zur Konstanzer Rheinbrücke.

### Artikel 2.

Fanggeräte jeder Art und Benennung dürfen nicht angewendet werden, wenn die Oeffnungen (bei Maschen in nassem Zustande) in Höhe und Breite nicht wenigstens eine Weite von 3 cm haben.

Für Gangfische und Kropffelchen (Kilche) ist die Verwendung von Netzen von 21 mm Maschenweite zugelassen.

Zum Zwecke des Fangs von Futterfischen für die Fischzuchtanstalten, sowie von Köderfischen kann von der Aufsichtsbehörde unter den geeigneten Kontrollmassregeln der Gebrauch von Netzen mit geringerer Maschenweite gestattet werden; doch wird dadurch an den Bestimmungen über Mindestmasse (Artikel 5) und Schonzeiten (Art. 6) der Fische nichts geändert.

Die Erlaubnis ist schriftlich zu erteilen. In dem Erlaubnisscheine sind jeweils die Arten der Fische, welche zu diesem Zwecke gefangen werden dürfen, die Zeit des Fanges und die Wasserstrecke, in welcher derselbe ausgeübt werden darf, zu bezeichnen, sowie etwaige

andere zur Verhütung von Missbrauch erforderliche Bestimmungen zu treffen.

Der Fang von Laugeln (Lauben) kann in gleicher Weise durch die Aufsichtsbehörde gestattet werden, auch wenn solche als Speisefische zur Verwendung gelangen sollen. In diesem Falle sind jedoch nur Netze von wenigstens 14 mm Maschenweite zulässig.

### Artikel 3.

Stellnetze dürfen nur in einer Entfernung von 20 m in jeder Richtung voneinander ausgesetzt werden.

Bei besonders steilen Halden kann durch die zuständige Aufsichtsbehörde von dieser Vorschrift Nachsicht erteilt werden.

### Artikel 4.

Es ist verboten:

1. die Anwendung explodierender oder sonst schädlicher Stoffe (insbesondere von Dynamit, Sprengpatronen, giftigen Ködern) sowie von Mitteln zur Betäubung der Fische.

2. Die Anwendung von Fischgabeln und Geeren (Harpunen), Schiesswaffen und anderen derartigen Fangmitteln, welche eine Verwundung der Fische herbeiführen können; der Gebrauch von Angeln — mit Ausschluss der Zackschnur (Jeckschnur) — ist gestattet.

3. Der Fang zur Nachtzeit (von einer Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang) unter Anwendung menschlicher Tätigkeit.

Ausnahmen von diesen Verboten können nur im Falle eines nachgewiesenen besonderen Bedürfnisses durch die Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

### Artikel 5.

Werden untermässige Fische der nachbenannten Arten gefangen, so sind dieselben sofort in die See zurück zu versetzen.

Als untermässig gelten diese Fische, wenn sie, von der Kopfspitze bis zum Schwanzende (Schwanzspitzen) gemessen, nicht wenigstens folgende Länge haben:

| | |
|---|---|
| Aal<br>Zander (Schill) | 35 cm |
| Hecht<br>Seeforelle | 30 cm |
| Aesche<br>Saibling (Rötheli)<br>Barbe<br>Karpfen | 25 cm |

| | |
|---|---|
| Weissfelchen<br>Blaufelchen<br>Kropffelchen<br>Grosse Maräne<br>Amerikanische Maräne<br>Schleie | 20 cm |

Artikel 6.

Für die nachbenannten Fischarten werden folgende Schonzeiten, während welcher dieselben nicht gefangen werden dürfen, festgesetzt:

1. vom 1. März bis 31. April für Aeschen,
2. vom 1. April bis 31. Mai für Zander,
3. vom 1. Oktober bis 31. Dezember für Seeforellen,
4. vom 1. November bis 31. Dezember für Saiblinge,
5. vom 15. November bis 15. Dezember für Felchen.
   (Weiss-, Blau-, Kropffelchen und Maränen.)

Werden beim erlaubten Fange Fische, welche der Schonzeit unterliegen, mitgefangen, so sind dieselben sofort in die See zurückzuversetzen. Die Fischerei auf Seeforellen, Saiblinge und Felchen (Weiss-, Blau-, Kropffelchen und Maräne) kann auch während der Schonzeit (Abs. 1) betrieben werden; jedoch nur mit ausdrücklicher, stets widerruflicher Erlaubnis der zuständigen Behörde.

Diese Erlaubnis ist zu erteilen, wenn Sicherheit besteht, dass die Fortpflanzungselemente (Rogen und Milch) der gefangenen laichreifen Fische zu Zwecken künstlicher Fischzucht Verwendung finden.

Wo letztere Voraussetzung vorliegt, kann in einzelnen Fällen, auch hinsichtlich der andern oben erwähnten Fischarten (Abs. 1) die Erlaubnis zum Fange während der Schonzeit durch die zuständige Behörde erteilt werden.

Der Fang der sogenannten Silber- oder Schwebforellen (unfruchtbare), ist auch während der Schonzeit für Forellen ohne besondere Erlaubnis gestattet.

Artikel 7.

Es wird seitens der zuständigen Behörden Vorsorge getragen werden, dass während des Gangfischlaichs befruchtete Eier der gefangenen Gangfische an die Fischzuchtanstalten abgeliefert oder an geeigneten Stellen des Sees ausgesäet werden.

Artikel 8.

In der Zeit vom 15. April bis Ende Mai ist die Fischerei mit Zugnetzen verboten. Die Fischerei mit schwebenden Netzen an den tiefen Stellen des Sees, bei welcher jede Berührung der Halden, der Reifer

und der Wasserstora (Kräbs) vermieden wird, ferner die Fischerei mit Steh- (Stell-) Netzen und Böhren (Reusen), gleichviel wo diese zur Aufstellung gelangen, endlich die Angelfischerei einschliesslich der gewerbsmässig betriebenen, bleibt auch während der obigen Zeit für alle einer Schonzeit nicht unterworfenen Fischarten gestattet.

Artikel 9.

Fische, deren Fang unter einem bestimmten Mass (Artikel 5) oder deren Fang zu einer bestimmten Zeit (Artikel 6) verboten ist, dürfen im ersten Fall nicht unter diesem Mass, im andern Fall nicht während dieser Zeit — die ersten drei Tage ausgenommen — feilgeboten, verkauft oder versendet werden.

Unter den gleichen Voraussetzungen ist auch die Verabreichung solcher Fische in Wirtschaften untersagt.

Auf Felchen, zu deren Fang gemäss Artikel 6 Abs. 3 Erlaubnis erteilt worden ist, findet dieses Verbot keine Anwendung. Für andere Fische (Artikel 6), insbesondere Seeforellen, insofern dieselben zu Zwecken der Fischzucht bestimmt oder verwendet worden sind, kann die Aufsichtsbehörde unter der geeigneten Kontrolle Erlaubnis zum Verkaufe und Versandt erteilen.

Während der Schonzeit für Seeforellen unterliegt auch das Feilbieten, der Verkauf und der Versandt der Silber- und Schwebforellen geeigneter Kontrolle.

Artikel 10.

Von den Vorschriften über Maschenweite, Mindestmasse und Schonzeiten können von der Aufsichtsbehörde zu wissenschaftlichen Zwecken Ausnahmen bewilligt werden.

Artikel 11.

Die jeweiligen besonderen Vorschriften der einzelnen Staaten hinsichtlich der nicht gewerbsmässig betriebenen Angelfischerei (Sportfischerei mittels Angelrute oder Handangel) werden durch gegenwärtige Uebereinkunft nicht berührt.

Artikel 12.

Die vertragschliessenden Regierungen werden hinsichtlich der Wasserbauten, sowie hinsichtlich der Fischerei zu anderen, insbesondere industriellen Wasserbenützungen den Interessen der Fischerei nach Massgabe der eigenen Gesetze Rechnung tragen.

Artikel 13.

Die beteiligten Regierungen werden in den Zuflüssen des Bodensees, welche von der Seeforelle regelmässig zum Laichgeschäft auf-

gesucht werden, dieser Fischart mindestens den Schutz angedeihen lassen, welcher durch die vorstehenden Artikel dieser Uebereinkunft für den See selbst festgesetzt ist.

Auch werden dieselben hintangehalten, dass diese Zuflüsse durch ständige Fangvorrichtungen über die halbe Breite des Wasserlaufs hinaus für den Zug der Seeforelle abgesperrt werden.

Die Grossherzoglich Badische Regierung und der Schweizerische Bundesrat werden für die Fischerei im Untersee keine weniger strenge Bestimmungen erlassen, als in der gegenwärtigen Uebereinkunft für den übrigen Teil des Bodensees vorgesehen sind.

Artikel 14.

Jede Regierung bestellt einen oder mehrere Bevollmächtigte.

Diese Bevollmächtigten werden sich die von ihren Regierungen im Vollzug dieser Uebereinkunft getroffenen Anordnungen gegenseitig mitteilen und von Zeit zu Zeit zusammenkommen, um über die zur Förderung der Fischerei zu ergreifenden Massregeln zu beraten.

Das Nähere über diese Tätigkeit der Bevollmächtigten ist in einer Geschäftsordnung festzustellen, welche dieselben bei ihrem ersten Zusammentritt zu entwerfen und der Genehmigung ihrer Regierung zu unterbreiten haben.

Artikel 15.

Diese Uebereinkunft tritt mit der Genehmhaltung seitens der beteiligten Regierungen in Kraft und bleibt von diesem Tage an 10 Jahre lang in Wirksamkeit. Nach Ablauf von 10 Jahren vom Tage des Austausches der Genehmhaltungs-Erklärungen an gerechnet soll es jedem der vertragsschliessenden Teile freistehen, jederzeit mit einjähriger Kündigungsfrist von der Vereinbarung zurückzutreten.

Artikel 16.

Die Auswechslung der Genehmhaltungs-Erklärungen soll tunlichst bald bewirkt werden.

Dessen zur Urkunde haben die Bevollmächtigten gegenwärtige Uebereinkunft in sechsfacher Ausfertigung vollzogen.

Geschehen zu

Bregenz, am 5. Juli 1893.

Unterschriften.

## Schluss-Protokoll.

### I.

Es steht den beteiligten Regierungen frei, die Verfügung zu treffen, dass bei der Kontrolle der Geflechte und Netze eine Abweichung von einem Zehntteil bei einzelnen Maschen nicht zu beanstanden sei. (Abs. 2 der Uebereinkunft.)

### II.

Es wird festgestellt, dass bei Angabe von Fristen, sowohl der erste als der letztgenannte Tag als eingeschlossen zu gelten habe. (Artikel 6 Ziff. 1—5 und Artikel 8 der Uebereinkunft.)

### III.

Die beteiligten Regierungen werden ihre Bevollmächtigten (Art. 14 d. U.) beauftragen, wegen gleichartiger Kontrollzeichen (Art. 9) das Weitere zu vereinbaren.

### IV.

Es wird als wünschenswert erachtet, dass die beteiligten Regierungen verbieten, in den Bodensee und seine Zuflüsse neue Fischarten, ohne vorgängige Anzeige und behördliche Bewilligung, einzusetzen.

Die Bewilligung soll nur nach einer entsprechenden Prüfung und Abwägung der voraussichtlichen Vorteile des beabsichtigten Einsatzes und auf Grund eines diesbezüglichen Einverständnisses aller an dieser Uebereinkunft beteiligten Regierungen, beziehungsweise ihrer Bevollmächtigten (Art. 14) erteilt werden.

### V.

Es wird als wünschenswert erklärt, dass in der der Genehmigung der Regierungen vorbehaltenen Geschäftsordnung der Bevollmächtigten (Art. 14) für einen bestimmten periodischen Zusammentritt der Bevollmächtigten, sowie dafür vorgesorgt werde, dass dieser Zusammentritt abwechslungsweise an den Hauptorten des Bodensees stattfinde.

Bregenz, am 5. Juli 1893.

Unterschriften.

# Lebenslauf.

Ich wurde am 16. November 1879 zu Neckargemünd bei Heidelberg als Sohn des grossh. Notars Karl Maria Hoenninger geboren. Ich besuchte zuerst die Volksschule, dann das Gymnasium und bestand im Jahre 1900 in Konstanz das Abiturientenexamen. Sodann studierte ich sechs Semester in Heidelberg, ein Semester in Paris und unterzog mich im Jahre 1904 dem ersten juristischen Staatsexamen in Karlsruhe. Seitdem bin ich badischer Rechtspraktikant.